ZEIT-SCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

I. JAHRGANG 1924
HEFT 3 · MÄRZ

EINZELPREIS DES HEFTES GM 2.50



BERLIN-HALENSEE
KURT VOWINCKEL VERLAG

ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

Herausgegeben von *Dr. K. Haushofer*, Honorarprofessor a. d. Univ., Gen.-Major a. D., München, Arcisstr. 30. Fernspr. 57312 u. *Dr. E. Obst*, o. Professor a. d. Technischen Hochschule, Hannover, Geibelstr. 24, Fernspr. Nord 8186 / Unter ständiger Mitarbeit von: *Dr. H. Lautensach*, Hannover, Freiligrathstr. 9 u. Privatdozent *Dr. F. Termer*, Würzburg, Institut für Amerikaforschung a. d. Univ., Fernspr. 1644 / Schriftleitung *Dr. F. Hesse*, Berlin, Johann Sigismundstr. 2, Fernspr. Pfalzburg 5507

I. JAHRGANG

HEFT 3 · MÄRZ 1924

INHALT:

DER PREIS:

Das Einzelheft	GM 2.50,	schw. Frs. 3.—,	sh 2.6,	$ 0.50
Die Vierteljahresfolge	GM 6.—,	schw. Frs. 7.50,	sh 6,-,	$ 1.50
Die Halbjahresfolge:	GM 12.—,	schw. Frs. 15.—,	sh 12.-,	$ 3.—
Die Jahresfolge mit Register:	GM 24.—,	schw. Frs. 30.—,	£ 1.4.-,	$ 6.—

Der Preis für Länder mit andrer Währung ergibt sich durch Umrechnung.

Der Betrag wird erbeten durch Überweisung auf das Postscheckkonto Zeitschrift für Geopolitik, Berlin 16019 oder durch Einsendung von Noten und Schecks

ANSCHRIFTEN DER MITARBEITER DIESES HEFTES:

Dr. ing. O. Blum, o. Professor a. d. Technischen Hochschule, Hannover, Hausmannstraße 5
L. Hamilton, Lektor an der Universität, Berlin W 15, Düsseldorferstraße 10
Dr. K. Haushofer, a. o. Professor a. d. Universität, Gen.-Major a. D., München, Arcisstraße 30
C. Hollweg, Vizeadmiral a. D., Bremen, Georg Gröningstr. 83
Dr. phil. H. Lautensach, Hannover, Freiligrathstraße 9
Dr. F. Termer, Privatdozent a. d. Universität Würzburg, Institut für Amerikaforschung
Dr. W. Vogel, o. Professor a. d. Universität, Berlin SW 11, Großbeerenstraße 92

KURT VOWINCKEL VERLAG
BERLIN-HALENSEE / JOHANN SIGISMUNDSTRASSE 2

KARL HAUSHOFER:

GEOPOLITISCHE EINFLÜSSE BEI DEN VERKÖRPERUNGSVERSUCHEN VON NATIONALEM SOZIALISMUS UND SOZIALER ARISTOKRATIE

Tiefere Einblicke in geopolitische Zusammenhänge bei den Verkörperungsversuchen wichtiger Ordnungsgedanken und Leitideen der Menschheit lassen sich wohl am ehesten noch voraussetzungslos, ohne Beeinflussung durch Erfolg und Fehlschlag am eigenen Volkskörper, dann gewinnen, wenn solche Ideen in weiten Erdräumen unmodern, unzeitgemäß, also augenblicklich gerade unverkörpert sind; wenn sie darin keine Mehrheiten besitzen, also vorübergehend machtlos oder in der Erneuerung begriffen sind. Geopolitische Einflüsse offenbaren sich nicht so deutlich, wo solche Ideen augenblicklich herrschen, wo sie damit den Schwung des Wunschziels und die Kraft des Werdens eingebüßt haben, oder schon in notwendiger Entartung und Rückbildung begriffen sind, wo man vor lauter Schlacken kaum mehr ihre ursprünglichen Wesenszüge erkennen kann.

Da zwei große Leitgedanken, von deren Erneuerung und teilweiser Verkörperung für den Lebensraum unseres eigenen Volkes vieles erhofft wird, nämlich nationaler Sozialismus und soziale Aristokratie, gegenwärtig eine solche Krise bei uns durchmachen, mag es reizen, einige ihrer Inkarnationsversuche in fremden Erdräumen vergleichend zu untersuchen, um Anhalt für erdgebundene, bodenwüchsige Einflüsse bei ihrer Verkörperung (Inkarnation), Entartung und Zersetzung (Dekomposition) und Erneuerung (Regeneration) zu gewinnen.

Bekanntlich hat uns Roscher in seiner unschätzbaren, immer noch zu wenig gelesenen „Politik" oder „Geschichtlichen Naturlehre der Aristokratie, Monarchie und Demokratie" gezeigt, allerdings vornehmlich auf geschichtlichem Wege, wie sicher und zwangsläufig die Aristokratie entartet (im weitesten platonischen Sinn verstanden, nicht im engen reiner Geburts- oder gar Geldaristokratie), sobald sie von der Auswahl, ihrem naturwissenschaftlichen Daseinsgrund, zur Ausschließung übergeht, also aufhört sozial zu sein. Der Beste muß immer freien Weg zu dem Besten haben. Weniger überzeugende Grundlagen gibt es dafür, daß der Sozialismus als ein an sich gesunder Einschlag in staatlichen Lebensformen sofort vom Schutzstoff zum Zersetzungsgift wird, sobald er aufhört, tatsächlich, d. h. in seinem praktischen Wirken national zu sein, die bodengegebenen, klimaerzwungenen Daseinsbedingungen zu achten, instinktiv aus ihnen heraus zu handeln und die internationale Doktrin danach zu interpretieren, sobald er Mechanisierung zu treiben beginnt auf Gebieten, wo das Leben Rücksicht auf die Naturbindungen des Erdraums fordert, und wo Internationalismus also Entartung bedeutet. In diesen beiden Gedankengängen liegt das tertium comparationis, der Grund der Vergleichbarkeit

beider Erscheinungen, ihrer Rückführung auf die Ebene erdgebundener, bodenbestimmter Daseinsbedingungen und damit das Recht zu einer geopolitischen Untersuchung darüber.

Was allein schon jede auf längere Dauer ausschließende Aristokratie zu Verknöcherung und Entartung verdammt, ist die biogeographische Tatsache, daß jeder Teilraum der Erde andere Auslesegründe zwingend in den Vordergrund stellt, der eine enge, der andere weite Spannungen zwischen Kälte und Hitze, dieser Eignung zu kürzerer, intensiver Arbeit, jener zu längerer, aber intermittierender usw. Andererseits kann aber keine Rasse ohne Bluterneuerung aus frischem Blut, d. h. ohne Zufuhr aus anderen Erdräumen gedeihen, und gerade die längstlebigen, wie die Chinesen, haben durch die strengsten Bestimmungen, wie Verbot der Familien-Gentil-Ehe, die Familieninzucht hintangehalten.

Was die bodenerzwungene Unmöglichkeit einer Verkörperung des internationalen Sozialismus dartut, das ist die in jedem Lebensraum der Erde verschiedene Größe des eine bestimmte Kopfzahl erhaltenden, einheitlich zu bearbeitenden Grundbesitz-Optimums. Bei dessen Auswahl und Zustandekommen spielen allerdings prämarxistische Elemente eine trotz äußeren Mißerfolges bisweilen wohltätige Rolle, so z. B. die japanische „Taikwa“ 645 n. Chr., und die chinesische Umwälzung unter Wang um 1100 n. Chr. In der Verschiedenheit dieser Grundbesitz-Einheit offenbart sich die aus geopsychischen Gründen in allen Erdlagen ungleiche natürliche Arbeits-Intensität, der Heizzwang und der Wechsel der Tageslänge hier, die Unverwertbarkeit der tropischen Mittagsstunden zur Arbeit und die Unterwertigkeit zusammenhängender Regenperioden dort, oder Kältewellen, erzwungene Arbeitsruhe durch Zeiten der Dürre oder der Drehstürme; kurz, alle jene natürlichen Bedingungen bringen sich zur Geltung, die dem beobachtenden, durch Reisen geschulten Menschen selbstverständlich erscheinen, für den engherzigen Doktrinär oder durch Lehrmeinungen gebundenen Dogmen- und Parteimann aber nicht existieren, auch wenn ihn der Zufall vom einen zum anderen Sophistenklüngel rund um die Erde geführt hätte. Es gibt Leute, die nirgends und niemals unbefangen beobachten können, und von solchen stammen alle Parteiprogramme, auch die des internationalen Sozialismus. An sie wendet sich diese Untersuchung nicht, so wenig wie an die Rassenfanatiker, die sich Tatsachen verschließen, ohne deren Kenntnis kein Bienen- oder Taubenvater, kein Rindvieh- oder Pferdezüchter bestehen und sein Geschäft betreiben könnte, geschweige denn der Lenker eines menschlichen Staatswesens.

Aber der Lebensraum unserer eigenen Rasse und auch zunehmend die von ihr in ihrer anthropogeographischen Struktur wesentlich beeinflußten und veränderten Räume der Erde sind so ganz von zu dicht wohnenden, für die eigenen Einrichtungen voreingenommenen Menschen erfüllt, daß wir gut daran tun, unsere Be-

obachtungen in den beiden anderen großen Siedelungsverdichtungen anzustellen, auf deren inneres Gefüge die weiße Rasse bis jetzt nur einen oberflächlichen Einfluß gehabt hat, der freilich immer stärker wird, je mehr sie sich von ihm durchdringen und durchsetzen lassen.

Nun sind die beiden in ihrer gegenwärtigen flächenhaften Erscheinungsform, wie staatlichen Struktur am meisten langlebigen Lebensformen der Erde, außer einigen verknöcherten Kleinformen, das chinesische und japanische Reich, beide in ganz bestimmten Erdräumen mit ausgesprochenen geopolitischen Sondereigenschaften emporgewachsen. Wenn man die Ursachen ihrer ungewöhnlich langen Lebensdauer von über 4000 und über 2600 Jahren prüft, so findet man unter ihren hervortretenden geopolitischen Merkmalen bei beiden einige kühne, sowohl bodenbestimmte als bodenverändernde Experimente mit nationalem Sozialismus, nicht mit sozialer Demokratie: denn ihre Urheber waren sozialaristokratisch bestimmt. Die dauerhaftesten Auslese-Formen der Erde für eine sozial eingestellte Aristokratie mit fortwährender Ergänzungsmöglichkeit aus allen Schichten des Volkes scheinen sich im Bereich des Pazifik sehr wohl mit hieromonarchischen Schranken vertragen zu haben und auch kommunistische Einrichtungen nicht auszuschließen. (Vergl. auch Peru und die Quichua-Kultur.) Sie sind eben auf jenen maßvollen Ausgleich monarchischer, aristokratischer und demokratischer Einrichtungen eingestellt, die Entartungserscheinungen aller drei zwar nicht verhindern — das können menschliche Einrichtungen in ihrer Unvollkommenheit nicht —, aber doch kompensieren und auf ein für die Dauer erträgliches Maß zurückführen. Das chinesische Reich war ein Reich mit Reichsbewußtsein, Rechtsphilosophie und Landeskunde, lang ehe Rom existierte, das japanische ist sicher über zwei Jahrtausende alt, ohne sein Wesen als Reich wesentlich verändert zu haben. Es ist doch gewiß bezeichnend, daß sich diese beiden Dauererscheinungen an der Stelle des Erdballs finden, wo ozeanische und kontinentale Motive durch den ostasiatischen Randmeerkorridor reinlich voneinander geschieden sind: jene sind auf die ostasiatischen Inseln oder Zerrungsbögen verwiesen, diese auf das Gebiet der nicht meerbedeckten Staffelbruchränder natürlich eingeschränkt. So konnten die Japaner unter der gleichen, aber seit sieben Jahrhunderten der praktischen Machtausübung überhobenen Dynastie das Evolutionsprinzip verwirklichen; die Chinesen aber, unter regelmäßigen Revolutionen, den Wechsel der Dynastien ausprobieren, den sie als Ko-ming („Himmelsmandat-Wechsel“), als etwas durchaus Gottgefälliges ansahen. Evolution wie Revolution spielten sich dort ganz anders naturgesetzmäßig ab und verursachten weniger gegenseitige Störung, als ähnliche Vorgänge in Europa, wo die zwischen kontinentalen und ozeanischen Motiven hin- und herschwankenden Übergangsgebiete fortwährend Unruhe und Unsicherheit in verwandte Entwicklungen hineintrugen. So macht die dort vorhandene, hier man-

gelnde Gunst eines Grundzugs aus dem Antlitz der Erde einen der wichtigsten Unterschiede zwischen ostasiatischer und europäischer politischer und Sozial-Geschichte nach einmaliger Betrachtung schon verständlich.

Ein störendes Element freilich hat die chinesische Lebensform mit den ost- und mitteleuropäischen gemeinsam, das ist der Rhythmus von Antrieb und Hemmung, den beide aus der zentralasiatischen Landschaft, der an beide grenzenden Steppe empfangen, wie ihn Mackinder als „Geographical pivot of history" (London, 1904) schon dargestellt hat, so daß ich mich darauf beziehen kann. Diese Randberührung mit der Hochsteppe hat vielfach bewirkt, daß Entwicklungen sich verschoben, von denen man nach der längeren Dauer der chinesischen Kultur und der größeren Raumweite der Probleme annehmen möchte, daß sie im chinesischen Lebensraum früher als im japanischen vorgekommen wären.

Das von außen her am wenigsten gestörte Probierfeld der Menschheit unter den großen Menschenverdichtungsräumen ist wohl das japanische gewesen, und es hat seine innere Strukturfrage, nach einem gewagten sozialen Experiment zwischen 645 und 652 n. Chr., gelöst durch ein Pendelspiel zwischen sehr nationalem Sozialismus und höchst sozial durch Gesetz und Sitte belasteter Aristokratie. Diese Lösung hat eineinhalb Jahrtausende lang Bestand gehabt, und jener Reformversuch, sowie der von etwa 1600 bis 1854 währende Gleichgewichtszustand mit seiner so völlig anders als in Zentraleuropa vollzogenen Selbstauflösung des Feudalgefüges gehört zu den Erfahrungstatsachen der Menschheit, die für die Erkenntnis des nationalen Sozialismus wie der sozialen Aristokratie am fruchtbarsten sind.

Das Meisterwerk von Gleichgewicht, der kunstvolle innere Spannungsausgleich, den auf der Vorarbeit von Ota Nobunaga und Toyotomi Hideyoshi der Reichsfeldherr Iyeyasu Tokugawa als großer Staatsmann und Denker, der er war, zu Beginn des 17. Jahrhunderts für immerhin 250jährige Dauer errichtete, ist nächst zwei chinesischen wohl der bedeutendste Dauerversuch des ostasiatischen Erdraums gewesen, das praktisch durchführbare Maximum von nationalem Sozialismus und sozialer Aristokratie in einer haltbaren Lebensform zu vereinigen.

Die Idee der gegenseitigen Verantwortung von Einem für Alle, von Allen für Einen, der Gemeinhaftbarkeit des Familienverbandes, Gaues, Stammes, der Gemeinde, des Vorgesetzten für den Untergebenen; das Streben nach einer gleichmäßigen Verteilung der Wirtschaftsgüter eines nur spärlich mit Rohstoffen bedachten und nur notdürftig autarkischen Lebensraums, (der nur niederschlagsund holzreich ist, und über genügend vulkanische Produkte, sowie Kupfer für eine Weichmetallkultur verfügt) die Neigung zur Typisierung der Wohnstätten, der Einrichtung und Kleidung, sowie die Reisvorratswirtschaft liegen in derselben Richtung, die vielleicht nirgends auf der Erde so lange und so wirksam verkörpert war. Das Gefühl für den Wert des erreichten und so lange zäh festgehaltenen Lebens-

stils war im ganzen Volk so rege, daß die überwältigende Mehrheit sich mit verzweifelter Energie und heroischen Mitteln einer Änderung widersetzte, die dann nur unter dem Druck einer völlig veränderten Weltverkehrslage von außen her (1854-1869) zustandekam. Gleichzeitig hatte man es verstanden, uralte aristokratische Machtformen völlig mit diesem sozialen Verantwortungsgefühl der schließlich nur noch nominell Herrschenden und für Sitte und Ahnendienst Sorgenden zu erfüllen, hatte es erreicht, als wirkliche Machtträger neben sie ausgezeichnet dafür erzogene Beamte zu bringen (eine Art Hausminister, Karo, für die einzelnen Feudalgebiete, beratende Stäbe für Kaiser und Shogun). Einzelwillkür wurde klug ausgeschaltet durch Amtstätigkeit zu zweien oder in kollegialen Verbänden, die Gefahr fester erblicher Ansprüche auf diese Ämter, starrer Ausschließung, durch die Versetzungsmöglichkeit der Feudalgeschlechter im Interesse der Staatswohlfahrt, so daß auch hier größtmögliche Dauer verbürgt war.

Die einzige unausschaltbare Gefahr, an der schließlich auch das System zusammenbrach, von dem aber noch viele Einzelteile als wirksamste Stützen des japanischen Staatsbaues heute noch bestehen, war die der nationalen Inzucht, der Trägestauung der Bevölkerung, — eine Gefahr, die trotz einer sehr glücklichen Rassenmischung aus drei verschiedenen Rassenströmen bei fast dreihundertjähriger Abschließung des Inselbogens biogeographisch nicht vermieden werden konnte.

Leider wurde bisher die Bedeutung der langlebigen chinesischen und japanischen Reiche für die Untersuchung der Verkörperungsmöglichkeit ideologischer Forderungen viel zu wenig ausgenützt, obwohl sie dort am ehesten ohne die Belastung durch Gunst und Haß rasch wechselnder Parteien und Systeme nach biologischen und geopolitischen Methoden erfolgen könnte. Das erklärt sich zum Teil aus der Unkenntnis des reichlich vorhandenen, aber schwer zugänglichen literarischen Materials; in dem Grade aber, wie dieses reichlicher fließt, nicht zuletzt durch deutsche Forscher, wie neuerdings Franke und Wilhelm für China, Nachod für Japan, fällt aber diese Entschuldigung weg, und man muß mehr als bisher die reichen Lehren aus mehrtausendjährigen Versuchen der ja seit langem an Menschenüberfüllung (Polyanthropia) leidenden Monsunländer (und zwar in großen Räumen, nicht in kleinen, wie Griechentum, Römertum und Renaissancezeit) zur Lösung der gleichen Fragen in unserem, erst seit kurzem darunter leidenden Erdraum heranziehen, was namentlich Schallmayer mit Recht betont.

Die historische wie staatswissenschaftliche Auswertung dieser Lehren berufenen Federn überlassend, möchte ich mich hier auf rein geopolitische Tatsachen beschränken. Das nationalsozialistische Experiment der Taikwazeit hat den Japanern endgültig das für ihre Klimalage und Bodenbeschaffenheit naturgegebene Optimum der Grundbesitzverteilung, das ungefähre Maß der Ernährungskraft pro Kopf der Bevölkerung des Reislandes zum Bewußtsein gebracht; aber auch die Grenzen

sozialistischer Mechanisierung, indem es die Forderung ad absurdum führte, den Grundbesitz alle paar Jahre neu zu verteilen. Seit diesem Versuch hat eineinhalb Jahrtausende lang niemand in Japan mehr ernsthaft daran gedacht, das Privateigentum an Grund und Boden abschaffen zu wollen, das nur theoretisch National-(Kaiser)Eigentum blieb, aber unerträgliche Ungleichheiten waren eben damals für immer korrigiert worden und in der sozialen Einstellung der zur Herrschaft Auserwählten lag ein sicheres, bodenbestimmtes Korrektiv gegen exzessive Mißstände. Von dieser Reform ausgehend, entstand weiter eine gewisse Typisierung auch des Wohn- und Bekleidungswesens durch Anpassung an die nur beschränkt vom Erdraum gelieferten wichtigsten Wirtschaftsgüter, die Einheitsgröße des Naßfeldes (ta), der Matte (tatami) 90 : 180 cm als Grundmaß des Wohnraums usw. Die natürliche Wasserwirtschaft, die auf ein gewisses Zusammenhalten und Zusammenarbeiten hinweist, erzeugte und steigerte noch das Gemeinschaftsgefühl in dieser Richtung. Und die folgende Entwicklung belastete gerade die führende japanische Aristokratie mit sozialen Verpflichtungen in einem Grade, daß weit mehr von Verpflichtung als von Vorrecht der zum Führen berufenen Stände die Rede sein konnte, so daß sich tatsächlich solche Naturen, die zu Ausschreitungen, Willkür und Lebensgenuß neigten, diesem sozialen Zwang durch Flucht aus Amt und Würden vielfach entzogen; bei ernsteren Naturen führte diese Flucht vielfach ins Kloster.

So ist in dem einen ostasiatischen Teilraum der Feudalgedanke einer sozialen Ausprägung unter Festhaltung erblicher Auslese unterzogen worden; in dem anderen, dem chinesischen Teilraum, mühte man sich, ihn zu gewinnen in einer Prägung des Beamtenkörpers durch wissenschaftliche, Examens- und Bildungs-Auslese, also durch Schaffung einer sich stets erneuernden Aristokratie der Bildung. Dieses Ideal ist inzwischen entartet, das chinesische Bildungswesen ist zuletzt philologisch verknöchert gewesen, aber ganz verloren ging die Idee doch nicht, und neben den korrupten Erscheinungen hat das chinesische Auswahl-Beamtentum doch bis zuletzt auch imposante Typen wie die großen Vizekönige des Yangtse-Tals hervorgebracht.

Wenn sich so der ostasiatische Raum besonders zur Erforschung der erdgebundenen Züge sozialer Experimente eignet, so lehrt das kaum ein anderer Vergleich überzeugender, als der mit dem indischen Lebensraum, der deshalb naheliegt, weil es sich hier um den anderen großen Menschenverdichtungsraum der Erde mit noch nicht industrialisierter Menschenzusammenballung innerhalb der Monsunländer handelt. Aber dieser Raum zeigt viel ungleichartigere Erscheinungen. Auch er wird, ganz wie der chinesische, mehrfach von Hochasien her überwandert und überflutet, vielfach gestört, und zwar zumeist auf den gleichen geographisch beobachtbaren Wegen. Nur ist die Schwelle, die von den meisten dieser Eindring-

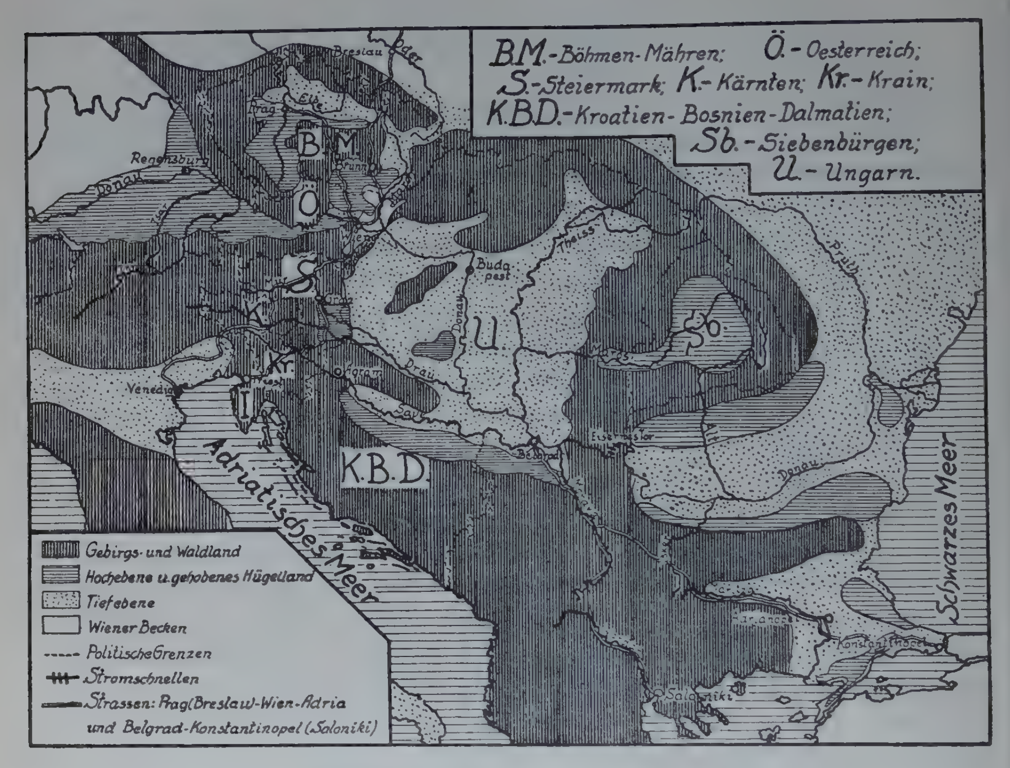
linge überwunden werden muß, in ihrer Form im nördlichen und im südlichen Teil ganz verschieden. Der nördliche, das Pendschab, ist eine der ausgeprägtesten Schwellen- und Übergangslandschaften der Erde, im höchsten Grade vorbestimmt, fremde Eindrücke aufzunehmen und expansiv zu verarbeiten; der südliche, das Radschputana, eines der ausgesprochensten Beharrungsgebiete der Erde, noch dazu gegen das Infiltrationsgebiet durch das gleiche Gebirge, wie das Pendschab, aber mit viel weniger ausgesprochenen Paßlandschaften, und durch das selbe Stromtal des Indus, aber mit einem anschließenden Wüstengürtel, geschützt — also ein Auffanggebiet geopolitischer Stöße. Dadurch wird die Einwanderungswelle in ihrer Form schon an der Schwelle zur indischen Volksverdichtung stark differenziert — und dazu kommt später die ungleiche Anpassungsfähigkeit der Einwanderer auf den schwarzen Regurböden und den roten Lateritböden. Auf den ersteren finden sie günstiges Fortkommen, auf den anderen können sich die Frührassen behaupten: kurz, die einheitliche Struktur des Großlebensraums (trotz vieler, selbstverständlich in Betracht gezogener Varianten), die in Ostasien möglich ist, und zur Voraussetzung so großzügiger, geopolitisch bestimmter Soziologie wird, kommt in Indien nicht zustande. Die monarchischen Ansätze (Asoka, Akbar) bleiben vereinzelt, die Idee erfaßt das Ganze nicht und findet keine Verkörperungsmöglichkeit, vor allem keine dauernde, und Indien wird der sozial unglücklichste, spannungsreichste Grosslebensraum der Erde, wie Ostasien der glücklichste und spannungsloseste, trotz seines enormen Volksdrucks.

An sich ist eine Vergleichung des indischen wie des chinesischen Lebensraums auf ihre verschiedene Aufnahme- und Fortbildungsfähigkeit der Leitgedanken von nationalem Sozialismus wie sozialer Aristokratie sehr wohl gerechtfertigt; beide sind, obwohl an wichtigen Meeren gelegen, doch kontinental vorbestimmt und im wesentlichen nur potamisch erschließbar. Beiden floß aus denselben, geopolitisch vorgezeichneten, immer wieder aufgesuchten Wanderwegen, Schwellen- und Schlüssellandschaften die ursprünglich reichsbildende Bevölkerung aus den Binnenhochländern zu. In beiden findet sich klimatologisch das selbe, vom Uhrwerk der Monsune ausgelöste Gegenspiel niederschlagsreicher Räume und solcher mit periodisch schwankendem Wasserhaushalt und gelegentlich vorwaltenden Dürren, mit bevölkerungs-katastrophalen, regelmäßig eintretenden, also ganz besonders zu sozialer Vorbeugung anregenden Folgen. Beide kennen pflanzengeographisch das Ringen zwischen Reis, Hirse und Weizen und seine Folgen für eine ganz verschiedene, von der vorwaltenden Leitpflanze abhängige Volksdichte. Aber dem indischen Lebensraum fehlt in seiner westlichen Hälfte das den ostasiatischen in seiner ganzen Entwicklung so entlastende Großformmotiv der Trennung ozeanischer und kontinentaler Antriebe durch die vorgelagerten Inselbogen und den zwischengelagerten Randmeerkorridor. Der indische besitzt nicht jene gleichartige Stufen-

landschaft und die immer breiter werdende Ausdehnungsmöglichkeit in vorgelagerte Schwemmlandebenen, wie der chinesische; grundverschieden ist auch die Schwellenlandschaft. So zeigt sich eine ganz verschiedene strukturelle Aufnahmefähigkeit, Erhaltungs- und Erneuerungsfähigkeit für an sich dem Erdraum aus seiner Überdrängung gleich notwendige Ideen, die in dem einen Fall die vier- und zweieinhalbtausendjährige Dauer der Großlebensformen gewährleisten, in dem anderen vielleicht das unruhigste, willkürbestimmteste Wechselspiel der so leidvollen Menschheitsgeschichte zeigen; in einem Fall vielleicht das höchstmögliche, im andern das geringsterträgliche Maß des „größtmöglichen Glücks der größtmöglichen Zahl" herbeiführen! Und der schicksalbestimmende Zug beider für Glück und Leid, im letzteren Fall sich äußernd in der Massenerzeugung weltflüchtiger Religionen und Philosopheme, im ersteren in der Hervorbringung einer fortgeschrittenen Staatsphilosophie, steht ins Antlitz der Erde gegraben!

WALTHER VOGEL:
RHEIN UND DONAU ALS STAATENBILDNER II

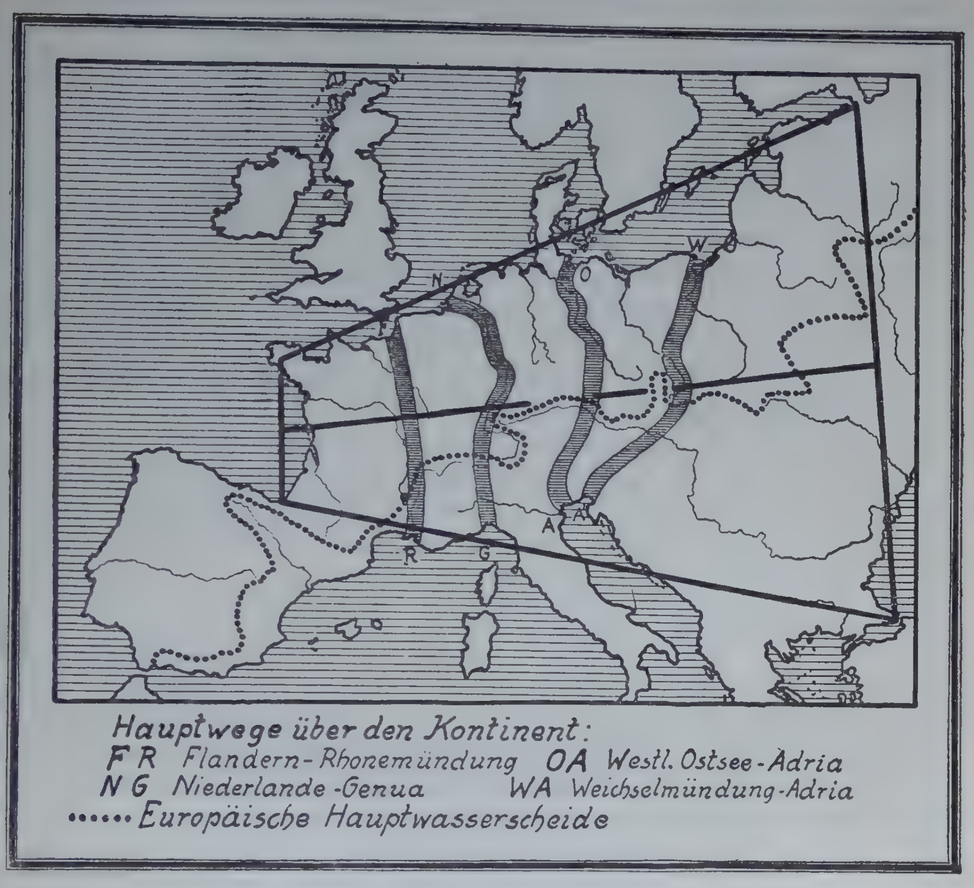
Die Donau folgt in ihrem Laufe einer miozänen Meeresstraße, die vom Rhonetal her nordwärts eingreifend das ganze Alpengebiet an der Nordseite umrandete, die böhmische Masse in der Enge von St. Pölten von ihm trennte, sodann mit dem weiten pannonisch-ungarischen Meeresbecken innerhalb des Karpathenbogens — übrigens auch durch die mährische Pforte mit dem außerkarpathischen Meere — sich vereinigte und schließlich sogar durch eine schmale Meerenge in der Gegend des Eisernen Tores eine Verbindung mit dem walachischen Meeresbecken herstellte. In den späteren tertiären Perioden löste sich dieser durchgehende Meeresarm in einzelne Binnenmeere auf, die allmählich austrockneten und als letzten Rest einer Wasserverbindung von Schwaben bis zum Schwarzen Meer eben die Donau hinterließen. Diese Entstehungsgeschichte der Donau spiegelt sich noch in ihrer Beschaffenheit als Wasserstraße wider. Da die Sohlen der einstigen Meereshauptbecken auf verschiedenem Niveau liegen, bildet der Strom in den dazwischenliegenden Engen klippendurchsetzte Stromschnellen, die den Verkehr stark erschweren und natürliche Verkehrsabschnitte bilden. So gliedert sich der schiffbare Stromlauf von Ulm ab in drei Hauptteile. Der obere findet sein Ende da, wo Alpen und Böhmisches Massiv aneinander herantreten. Eigentlich ist der ganze trichterhalsartige Schlauch vom G'hachlet oder Kachlet oberhalb Passau bis gegen Krems am Ausgang der Wachau von zahlreichen Schiffahrtshindernissen durchsetzt, deren gefährlichstes ehedem der berüchtigte „Struden“ von Grein war, der erst im 19. Jahrhundert durch Sprengungen seiner Schrecken entkleidet worden ist, vorher aber als der eigentliche Trennungspunkt vom mittleren Laufe gelten konnte[1]). Letzterer reicht bis zum Eisernen Tore, unter welchem Gesamtnamen gewöhnlich das 130 km lange Durchbruchstal zusammengefaßt wird, in dem die Donau sich durch die nordsüdlich streichenden Ketten des Banater Gebirgs und der Südkarpathen zwängt. Dieses Hindernis, das auch durch die Regulierungsarbeiten von 1890/98 durchaus noch nicht in befriedigender Weise beseitigt worden ist, war früher so stark, daß es den Verkehr zwischen dem mittleren und unteren Stromlauf fast völlig abschnitt. Noch jetzt bildet der untere, walachisch-bulgarische Stromteil viel eher eine isolierte Zubringerlinie und Eingangsstraße für den Seeverkehr als eine Fortsetzung der oberen Strombahn[2]). Auch darin, daß der breite Strom hier in seinem unteren Abschnitt zu allen Zeiten eine Staats- oder doch Provinzialgrenze gebildet hat, vom Mösien und Dakien der Antike bis zum Bulgarien und Rumänien der Gegenwart, prägt sich sein veränderter Charakter aus. Der obere Donauverkehr fand bereits in alten Zeiten seine Fortsetzung mehr zu Lande in der Senke des Morawa-Tals via Nisch—Sofia—Philippopel nach Kon-



„Staatenbildung im Stromgebiet der Donau".

stantinopel oder über Kumanowo—Skoplje nach Saloniki. Schon in diesen Tatsachen ist es begründet, daß eine politische Verbindung zwischen den mittleren und unteren Donauländern von der Natur keineswegs bestimmt vorgezeichnet scheint.

Das Stromgebiet der Donau (im früher gekennzeichneten Sinne, siehe Heft 2, Seite 63) ist mit Vorstehendem bereits in seiner Hauptgliederung erkannt. Deutlich heben sich drei größere Regionen ab: Die oberdeutsche oder schwäbisch-bayrische Hochebene, die vom Jura und Bayrischen Wald bis zum Alpenrand reicht, ihre Siedlung, ihren Verkehr und damit auch ihren politischen Einfluß den Flußtälern folgend jedoch tief in die Alpen hineinschiebt [3]; das ungarische Becken zwischen Ostalpenabhang und Karpathenbogen, das in ähnlicher Weise mit seiner siedlungsgeographisch-politischen Einwirkung das kroatisch-bosnisch-serbische Mittelgebirgsland durchsetzt, und endlich das walachisch-bulgarische Becken, das in vieler Hinsicht wie ein vergrößertes Gegenbild der Poebene wirkt. Zwischen die oberdeutsche



„Das Europäische Trapez".

Hochebene mit ihrer — ich sagte es schon — trichterhalsartigen Ausmündung nach O, und das ungarische Becken (oder deren Mehrzahl) gliedert sich aber noch das schmale, längliche, in seiner Hauptachse quer zur Stromrichtung gestellte Wiener Becken ein, das ja eigentlich einer niedrigeren Gliederungsstufe angehört, jedoch als ein geopolitisch höchst wichtiges Vermittlungsgebiet hier nicht übergangen werden darf[4]).

Ein kurzer geschichtlicher Überblick soll uns nun, ähnlich wie beim Rhein, darüber belehren, inwieweit der Stromlauf als Verkehrsträger auf die politische Verbindung jener drei Zwecklandschaften[5]) — denn es handelt sich um solche — eingewirkt hat. Dabei ist noch eine Beobachtung vorauszuschicken. Der Rumpf

der europäischen Kontinental-Halbinsel im engeren Sinne (ohne die angegliederten Halbinseln) kann als eine Art Trapez aufgefaßt werden, dessen Breite von 750 km in Frankreich auf mehr als das Doppelte in der Linie Westrand des Schwarzen Meeres-Narowamündung ansteigt (siehe Karte.) Die geometrische Achse dieses Trapezes, die von der oberen Loire bis zum Pripet annähernd mit der europäischen Hauptwasserscheide zusammenfällt, läuft etwa von WSW nach ONO. Da nun die Meere längs der beiden Seitenlinien des Trapezes schon frühzeitig befahrene bequeme Verkehrslinien boten, so ist es nur natürlich, daß der Handelsverkehr von Haus aus vorzugsweise die senkrecht zur Hauptachse laufenden Querlinien über den Kontinent gewissermaßen als Zubringerstraßen benutzte (vergleiche Karte Seite 137). Selbstverständlich durchbrechen lokale Umstände diese Regel vielfach, und sie hat auch in verschiedenen Zeiten sehr verschiedene Bedeutung gewonnen, aber als allgemeinen Grundsatz kann man sie wohl gelten lassen. Die vielberufene alte Bernstein-Handelsstraße von der Niederelbe und von der Weichselmündung zur Adria folgt dieser Richtung, und der Rhein hat seinem Zusammenfallen mit ihr zu allen Zeiten einen großen Teil seiner Verkehrsbedeutung verdankt. Die Hauptachse des Donaustromlaufs dagegen geht etwa in der Richtung WNW—OSO, also mehr der Südseite des europäischen Trapezes parallel, wobei allerdings noch die eigentümliche „Verwerfung" des Stromlaufs um etwa 275 km auf dem 19. Meridian (von Waitzen bis Vukovar) zu beachten ist. Dies stempelt die Donauschiffahrt zur Konkurrentin der Mittelmeerschiffahrt und hat der Erhebung der Donau zu einer Weltverkehrsstraße bis zur Gegenwart im Wege gestanden[6]).

Ein eigentümlicher geschichtlicher Zufall — wenn man es einen Zufall nennen will — wollte es, daß der aufeinander treffende Stoß des Römischen Reiches und des sich ausbreitenden Germanentums, mit dem die Geschichte des „abendländischen" Europa eingeleitet wird, derart vor sich ging, daß sowohl Rhein wie Donau, trotz ihrer ganz verschiedenen Hauptrichtung, als Frontlinie dienten. Bei der Donau ist dies mit Rücksicht auf die Lage Italiens sehr natürlich, beim Rhein rührt es daher, daß das Vordringen der Römer nicht direkt über die Zentralalpen, sondern auf dem Umweg über Gallien stattfand. Daher hatte die Donau jahrhundertelang ein ähnliches Schicksal wie der Rhein: sie war ein Grenzgraben, zugleich aber doch auch eine vielbefahrene Verkehrslinie, die gleichsam wie eine Gürtelbahn die Grenzfestungen und -garnisonen miteinander verband; in dem Begriff des „Limes" liegt ja auch beides. In dieser Eigenschaft hat sie doch wohl hauptsächlich eine militärische Rolle gespielt, wie sie beispielsweise bei dem großen Armeetransport K. Gratians zu Schiff von Lauriacum nach Sirmium im Jahre 378 hervortritt[7]). Auch bei der römischen Eroberung Dakiens hat die Donau hauptsächlich nur die Rolle eines Hindernisses gespielt; die Operationen sind nicht etwa von Pannonien, sondern von Mösien her geführt worden[8]). Man hat damals das un-

garische Becken noch nicht als einheitliche Zwecklandschaft empfunden, vielmehr als Zweiheit, wobei die nur von spärlichen Jazygenhorden bevölkerte Steppe östlich der N—S-Strecke der Donau schärfer trennte als diese selbst[9]).

Der allmähliche Untergang der römischen Herrschaft in den mittleren Donauprovinzen scheint doch, ähnlich wie auf dem Rhein, die Fortdauer der Flußschiffahrt nicht vollständig unterbrochen zu haben. Die Vita Severini weiß noch von solcher zu berichten, und um 700 n. Chr. sehen wir wieder den heiligen Rupert zu Schiff die Donau hinunter zu den Avaren reisen[10]). Während die slavische Wanderung aus den Ländern nördlich der Karpathen nach der Balkanhalbinsel, nach Pannonien und den Ostalpen wenig mit der Donau zu tun hat, ja sich offenbar vielfach absichtlich von ihr fernhält[11]), ist dies mit der bairischen Kolonisation ganz anders. Die bairische Siedlung erstreckt sich noch um 565 nur bis an den Alpenrand, und wenn sie sich dann auch allmählich in die Alpentäler hineinschob, so ist doch die Ausbreitung längs der Donau wichtiger, und die Siedlung hier viel dichter. Wenn wir noch Anfang des 10. Jahrhunderts Pannonien mit einem Netze bairischer Siedlung überzogen sehen, die vielleicht schon die slavische überwog, so ist die Mitwirkung des Donaustroms (wenigstens bis Carnuntum) dabei unverkennbar[12]). Eine verhältnismäßig rege Flußschiffahrt (talwärts mit Salz, bergwärts mit Sklaven, Pferden, Vieh, Wachs) wird durch die Raffelstätter Zollordnung von 905 bezeugt, ebenso durch die häufigen Donaufahrten der karolingischen Herrscher[13]).

Diese hoffnungsvollen Anfänge wurden jedoch durch den Vorstoß der Ungarn zum größten Teil vernichtet. Die ungarische Staatsgründung ist geopolitisch so wichtig, weil sie die bisher getrennten Landschaften Pannonien und Dakien endgültig zu einer einheitlichen Zwecklandschaft verschmolzen hat, indem die Magyaren als Steppenvolk gerade die bisher gemiedene Steppe des Alföld zu ihrem Hauptsiedlungsgebiet erwählten; Hunnen und Avaren waren ihnen allerdings darin vorangegangen[14]). Die Donau wirkte der Stoßrichtung der Magyaren von NO her entsprechend nur als Hindernis, und es ist völlig klar, wie der magyarische Staat zwar darnach strebte, die Grenzen des mittleren Donaugebiets, weil sie mit denen seiner siedlungsgeographischen und strategischen Zwecklandschaft annähernd zusammenfielen, zu seinen politischen Grenzen zu machen, wie aber die Donau als Stromlauf dabei eine ganz nebensächliche, höchstens im Süden als Grenzlinie eine etwas wichtigere Rolle spielt. Denn strategische Gesichtspunkte standen im übrigen beim Ausbau des Staates im Vordergrunde. Nach einem anscheinend den Slaven entlehnten System wurde ein ganzer Ring von Grenzverhauen (mag. gyepü) mit befestigten Pforten (portae, clusae) in den Gebirgswäldern um das Land gelegt, und so gewissermaßen künstlich eine strategische Zwecklandschaft geschaffen, die man allmählich erweiterte, bis der Grenzsaum die höheren Kämme

der Karpathen erreichte[15]). Das Donautal von Wien bis Bayern haben die Magyaren zwar als Einfallspforte nach Deutschland benutzt, doch ist ihnen eine dauernde Festsetzung hier nicht geglückt.

Der unterbrochene Flußverkehr ist wieder in Gang gekommen und hat sogar einen bemerkenswerten Aufschwung genommen, als König Stefan der Heilige Ungarn dem Christentum und abendländischer Gesittung zuführte[16]). Es ist aber ein großer Irrtum, der wohl auf den alten Johannes Falke zurückgeht und dann von vielen andern nachgeschrieben worden ist, daß die Donau in dieser Zeit eine „Welthandelsstraße“ von West- und Mitteleuropa nach Konstantinopel dargestellt habe[17]). Davon kann keine Rede sein. Der Handelsverkehr, der sich im 11. Jahrhundert auf der Donau von Oberdeutschland her anbahnte, und in dem Regensburg bis Anfang des 13. Jahrhunderts ein führende Rolle spielte, erstreckte sich nur bis zum westlichen Ungarn[18].) Donauabwärts gingen bairisches Salz, das zum größten Teil in Österreich konsumiert wurde, und vor allem Tuche, die den wichtigsten Einfuhrgegenstand nach Ungarn darstellten. Die Österreicher lieferten als Rimesse nach Oberdeutschland Wein. Die Ungarn sandten donauaufwärts Vieh (wovon aber auch viel auf Landwegen ging), Viehzuchtprodukte, Honig, Wachs, Fische, hauptsächlich jedoch Edelmetalle aus den oberungarischen Bergwerken, die den oberdeutschen Münzen als Rohstoff dienten, zum Teil wohl auch von der Wiener Münze in geprägter Form nach Ungarn zurückflossen[19]). Der deutsche Schiffs- und Warenverkehr ist keinesfalls in erheblichem Maße über Ofen-Pest hinausgelangt. Auf der anderen Seite hören wir wohl gelegentlich von mohammedanischen Händlern in Ungarn, und es ist ja auch selbstverständlich, daß sich nach der Balkanhalbinsel mancherlei Beziehungen anspannen[20]), aber ein internationaler Durchgangshandel auf der Donau ist daraus nicht entstanden. Soweit z. B. orientalische Waren, Gewürze und dergleichen die mittlere Donau passierten, wurden sie von den Oberdeutschen (die sie aus Italien erhielten) donau a b w ä r t s ins Land gebracht, nicht umgekehrt[21]). Etwas anders steht es mit dem Pilgerverkehr nach Konstantinopel und dem Heiligen Lande. Diesem hatte gleichfalls die Befriedung Ungarns durch Stefan den Weg auf der Donau eröffnet, und er hat sich dieser Verkehrsstraße in der Tat vom 11. bis 13. Jahrhundert mit Vorliebe bedient, wie uns zahlreiche Berichte zu melden wissen. Die Donaufahrt der Nibelungen an König Etzels Hof ist noch ein epischer Nachhall dieser Verhältnisse. Auch einige der großen Kreuzzüge sind bekanntlich diesen Weg gegangen, und wenn auch bisweilen die berittenen Kreuzfahrer die das Waitzener Donauknie abkürzende Straße am Plattensee vorüber benutzten, so bewegte sich der eigentliche Massenverkehr doch zu Schiff auf der Donau, bezeichnenderweise jedoch stets nur bis zum Morawatal, oberhalb des Eisernen Tores. Von da ab wurde immer der Landweg nach Konstantinopel eingeschlagen[22]).

Der Handelsverkehr auf der Donau ist von diesen Dingen, wie gesagt, wenig berührt worden. Er hat sich bis Mitte des 15. Jahrhunderts in den alten Formen weiterbewegt[22]), mit dem einzigen Unterschied, daß der direkte Verkehr der Oberdeutschen seit spätestens 1221 in Wien seinen Endpunkt fand. Damals nämlich hat Herzog Leopold IV. den Wienern das Stapelrecht verliehen, welches ihre Stadt zum Mittelpunkt des deutsch-ungarischen Donauhandels machte. Von Wien abwärts lag der Donauhandel vollständig in den Händen der Wiener, abgesehen von den Ungarn selbst. Und wir dürfen uns diesen Verkehr, am Maße der Zeit gemessen, nicht gering vorstellen; er erreichte schätzungsweise den damaligen Schiffsverkehr auf dem Mittelrhein, ganze beladene Frachtwagen wurden trajektartig auf Schiffen den Strom hinab befördert[24]). Hier ist es einmal recht deutlich zu fassen, wie der Flußverkehr die staatliche Entwicklung beeinflußt hat. Wenn schon Heinrich Jasomirgott Mitte des 12. Jahrhunderts seine Residenz vom Mittelpunkt seines Herzogtums, Krems, in die Grenzstadt Wien verlegt, so ist das offenbar von dem Wunsche diktiert, unter Ausnutzung des Donauverkehrs die Beziehungen zu Ungarn recht eng zu gestalten. Lag doch auch das politische und kulturelle Schwergewicht des damaligen Ungarns durchaus in den angrenzenden westlichen Teilen des Königreichs[25]). Beachten wir, daß gleichzeitig Wien dank den natürlichen Verkehrsvorteilen, die das Wiener Becken bot, und denen die Herzöge durch Straßenzwangsvorschriften nachhalfen, zum Mittel- und Durchgangspunkt des Verkehrs von Böhmen-Mähren nach Venedig wurde, so springt die geopolitische Bedeutung dieser Landschaft ins Auge, und wir wundern uns nicht, daß nach dem Aussterben der Babenberger Ungarn und Böhmen die Hand auf sie zu legen versuchen. Die ephemere Staatengründung Ottokars II. von Böhmen will dem eben erwähnten Landweg folgend eine kommerziell-politische Zwecklandschaft-Einheit von Böhmen bis zur Adria schaffen[26].) Von da ab hören die Bestrebungen nicht mehr auf, gestützt auf den Schnittpunkt Wien des Wegkreuzes Donaustrom und Böhmen-Venedig, eine politische Verbindung der Länder Böhmen-Mähren, Ungarn, Österreich, Steiermark-Kärnten herzustellen. Der Donauhandel und die wirtschaftliche Blüte Wiens erleiden allerdings seit Mitte des 15. Jahrhunderts schwere Einbuße, weil die reiche Silberausbeute der tirolischen und sächsischen Bergwerke den ungarischen Edelmetallbezug für Deutschland überflüssig macht[27]). Aber der ursprünglich wirtschaftliche Impuls wirkt politisch weiter. Der Ungarnkönig Matthias Corvinus setzt sich fünf Jahre lang in Wien fest und ist nahe daran, ein großes Donaureich zu schaffen, das außer Ungarn und Österreich auch Böhmen, Mähren, Schlesien, vielleicht auch noch mehr umfaßt. Er verfügte über eine starke, mit Kanonen ausgerüstete Donau-Flotille[28]). Einen klarbewußten Ausdruck für das Streben nach staatlicher Vereinigung einer Ländergruppe, welche durch die natürlichen Wege des Verkehrs miteinander ver-

bunden wird, werden wir freilich bei den beteiligten Personen und in der Geschichtsschreibung jener Zeit vergeblich suchen. Äußerlich betrachtet ist die Vereinigung Österreichs mit Böhmen und Ungarn das Ergebnis von scheinbar willkürlichen Machtwünschen und Treibereien einiger maßgebender Persönlichkeiten[29]); aber gerade der Umstand, daß von den verschiedensten Ansätzen, von Prag, Budapest und Wien her, jahrhundertelang ein- und dasselbe Ziel verfolgt wird, bürgt dafür, daß hier wirklich eine tieferliegende geopolitische Tendenz obwaltet.

Die Habsburger haben das Ziel schließlich erreicht. Sie gehen aus dem Wettbewerb mit den Hunyadi und Jagellonen siegreich hervor und führen den Bau tatsächlich aus, den Matthias Corvinus nur begonnen und geplant hatte. Aber der Augenblick, wo ihnen Ungarn anheimfiel, war zugleich derjenige, wo dieser Staat unter dem Stoße der Osmanen in Trümmer ging. Die Dynastie hat sich Ungarn erst in zweihundertjährigem Kampfe gegen die Türken erkämpfen müssen. Die Türkenkriege, besonders die entscheidenden Kämpfe von 1683 bis 1699, sind deswegen bemerkenswert, weil hier die mittlere Donau zwischen Wien und Belgrad zum ersten Male als Operations-, Etappen- und Nachschublinie, nicht als Frontabschnitt eine Rolle spielte. Die Eroberung Ungarns ist längs der Donau erfolgt, die Flußschiffahrt hat auf den Verlauf der Feldzüge maßgebenden Einfluß gehabt, und das hat auch noch auf die Neukolonisation Südungarns stark nachgewirkt, bei der bekanntlich die flußabwärts kommenden Schwaben eines der wichtigsten Elemente darstellten[30]).

In ihrer endgültigen Gestalt stellte die Habsburger Monarchie in der Tat eine durch natürliche verkehrsgeographische Verhältnisse zusammengeschlossene Zweck-Einheit dar, die nur an wenigen Stellen über diesen Bereich hinausgriff. Das hat Sieger in seiner schönen Studie gegenüber Kjellén klar erwiesen[31]). Ihren Mittelpunkt bildete eben das Wiener Becken, wo die Donaustraße sich mit dem böhmisch-adriatischen Straßenbündel kreuzte. Indessen die früher (Heft 2, Seite 63) zitierte Äußerung Ratzels schießt doch erheblich über das Ziel hinaus. Zwar deckte sich Österreich-Ungarn zu einem guten Teile mit dem Donaugebiet, und es hat auch nicht an Versuchen gefehlt, diese Übereinstimmung durch Einverleibung Bayerns, des dinarisch-balkanischen Einzugsgebiets und der Walachei-Moldau zu einer fast vollständigen zu machen[30].) Aber wenn wir das Wachstum dieses Staates genetisch betrachten, so sehen wir, wie übertrieben die Behauptung ist, daß „in seiner Entwicklung und seinem Zusammenhalt die Donau und ihre Zuflüsse die Lebensfäden seien". Es handelt sich allerdings um einen Zusammenschluß wesentlicher Teile des Donaugebiets. Die einzelnen geopolitischen Zwecklandschaften, aus denen der Gesamtstaat erwachsen ist, haben sich jedoch vielfach ganz ohne Einwirkung der Donau gebildet; namentlich gilt das von Ungarn. Der

Donaulauf als Verkehrsträger ist, soweit wir das festellen können, nur zwei- oder dreimal geopolitisch von maßgebender, vielleicht entscheidender Bedeutung gewesen: bei der Entstehung der alten Ostmark, des Herzogtums Österreich, bei der Verbindung desselben mit Ungarn, wie sie sich seit dem 13. Jahrhundert anbahnt und im 16. Jahrhundert zustande kommt, endlich etwa noch bei der Wiedereroberung Ungarns 1683 bis 1699. Ein mindestens gleich wichtiges Wachstumsmotiv aber, und zwar sowohl für Österreich wie für Ungarn, war die Anziehungskraft der Adria, wie sie sich in dem Streben nach Triest und Fiume, nach Istrien und Dalmatien ausspricht.

* * *

Fassen wir unsere Betrachtungen über Rhein und Donau als Staatenbildner noch einmal zusammen, so gelangen wir zu folgendem Ergebnis:

Rhein und Donau haben als Stromsysteme und Verkehrsträger in der bisherigen Geschichte nicht in dem Maße staatenbildend gewirkt, das man erwarten sollte. Die Tendenz wird wohl sichtbar, ihre Kraft macht sich geltend, aber andere kreuzende und hemmende Kräfte erwiesen sich vielfach als stärker. Beim Rhein sind dies namentlich die verkehrsfeindliche, in ihrem geopolitischen Horizont beschränkte feudalistische Kleinstaaterei, ferner die Nachbarschaft Frankreichs, das sowohl am Niederrhein (durch den burgundisch-niederländischen Staat, der letzten Endes doch eine Art französischer Filiale ist) wie am Oberrhein eine im buchstäblichen Sinne „absaugende" Wirkung ausübt. Namentlich die Kanalbauten Napoleons I. und seiner Nachfolger haben, wie Gothein gezeigt hat[33]), das Elsaß und zeitweise sogar Baden ihrer natürlichen rheinischen Verkehrszugehörigkeit entfremdet, und die gegenwärtigen Kanalpläne der Franzosen nehmen diese Absicht in verstärktem, der gesamten Rheinschiffahrt geradezu lebensgefährlichen Grade wieder auf[34]). Bei der Donau haben sich bisher namentlich die Schiffahrtshindernisse (Eisernes Tor), die ungünstige, mit der Mittelmeerschiffahrt konkurrierende Hauptrichtung des Stromlaufs oder, was annähernd dasselbe besagt, die absaugende Wirkung des Ligurischen Meeres (Genua), der Adria (Venedig, Triest, Fiume, und der Aegäis (Saloniki) als hemmende Umstände für eine geopolitische Zusammenfassung des gesamten Stromlaufs erwiesen. Überhaupt muß man eben feststellen, daß große Flüsse in kolonialen Urwaldgebieten oder in wüstenhaften Trockengebieten, wo sie die einzige brauchbare Verkehrsbahn bieten, der Staatenbildung in viel höherem Maße zwingend die Richtung vorschreiben, im zweiten Fall noch verstärkt dadurch, daß die Ackerbaukultur von der Bewässerung durch das Flußwasser abhängt. Daher sind der Nil für Ägypten, Euphrat und Tigris für Babylonien, Amu- und Syr-Darja für Turkestan die bestimmenden Staatenbildner schlechthin, und bei Urwaldströmen, wie dem Amazonas, dem St. Lorenz und Mississippi im französischen Nordamerika des 17.

und 18. Jahrhunderts, etwa auch den nordrussischen Strömen[35]), tritt die Wirkung für die politische Organisation des durchflossenen Gebiets gleichfalls viel einseitiger hervor, als bei unseren Beispielen. In Gebieten wie Europa, wo dank dem Klima und der Bodenbeschaffenheit die Strecken zwischen den Flußläufen dem Verkehr verhältnismäßig geringe Schwierigkeiten bieten und das nahe Meer außerdem eine starke Anziehung ausübt, wird die staatenbildende Kraft der Ströme zu sehr von anderen Einflüssen durchkreuzt und in den Hintergrund gedrängt, als daß sie sich in beherrschender Weise geltend machen könnte.

Das wird durch den Gang der Geschichte bei Rhein und Donau bewiesen, besagt aber nicht, daß deren geopolitische Rolle auch für die Zukunft schon endgültig auf das bisherige bescheidene Maß beschränkt sei. Die Eisenbahnen haben den Flußverkehr anfänglich wegen der größeren Schnelligkeit, Sicherheit und Billigkeit über Gebühr zurückgedrängt. Namentlich war das an der Donau der Fall, weil dort, wie Robert Sieger jüngst sehr fein gezeigt hat[36]), die Landverkehrsstraßen sich im allgemeinen viel weiter vom Stromlauf entfernen und dadurch seltener zur Entstehung dichter städtischer Siedlungen Anlaß gegeben haben, die einen lokalen Zwischenverkehr auf dem Fluß unterhalten. Aber in den letzten Jahrzehnten vor dem Krieg ist der Güterverkehr auf den deutschen Wasserstraßen stärker gewachsen als der Eisenbahngüterverkehr[37]), und die Erkenntnis wird immer mehr Gemeingut, daß „die Eisenbahnen ihre volle Leistungsfähigkeit in Ländern hoher wirtschaftlicher Entwicklung nur dann erhalten können, wenn man nach Möglichkeit den Transport von Schwerartikeln und Massengütern auf die Wasserstraßen abwälzt" (Heiderich[38]). Gerade die unleidlichen Zustände der Gegenwart an Rhein und Donau zeigen, wie notwendig eine engere politische Verständigung der Ufer-Anrainer dieser Ströme auch für ihr wirtschaftliches Gedeihen ist. Wir können auf die völker- und staatsrechtliche Seite der Sache hier nicht eingehen und müssen uns überhaupt mit einigen Andeutungen begnügen. Die durch die Versailler Friedenserpressung hergestellte Internationalisierung der deutschen Flüsse speziell des Rheins, ist in der bisherigen Form auf die Dauer unhaltbar. Frankreich ist am Rhein ein Fremdkörper, weil es, wie schon oben bemerkt, naturgemäß der Rheinschiffahrt durchaus abträgliche Absichten verfolgen muß. Andererseits hat sich an der Donau gerade nach dem Verschwinden der österreichisch-ungarischen Monarchie die relative Lebensberechtigung dieses Staatswesens deutlich gezeigt. Die Donau-Uferstaaten werden im eigenen wohl verstandenen Interesse nicht dauernd im Zustand gegenseitiger argwöhnischer Mißgunst verharren können. Ihre volle geopolitische Potenz aber werden Rhein und Donau erst dann entfalten, wenn sie einmal durch einen leistungsfähigen Kanal miteinander verbunden sind, wobei wir die Wahl des Verbindungsweges hier ganz unerörtert lassen wollen. Wird dann noch das Hindernis des Eisernen

Tores vollständig bezwungen, so würde eine Wasserstraße geschaffen sein, die dank der bedeutenden wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der wechselseitigen Austauschbedürfnisse der von ihr durchzogenen Länder unabsehbare Wirkungen zeitigen könnte. Jedenfalls würde die Donau erst dann ernstlich in Stand gesetzt werden, den Wettbewerb mit dem Mittelmeer aufzunehmen und dem mitteleuropäischen Wirtschaftsbereiche Triest entbehrlicher zu machen. In Verbindung mit dem norddeutschen Mittellandkanal und einem Donau-Oder-Kanal [39] würde die mit dem Rhein geeinigte Donau ein Wasserstraßenviereck schaffen, das der Interessenvereinigung der mitteleuropäischen Staaten und Landschaften zweifellos einen festeren geopolitischen Halt als bisher gewähren würde. Rhein und Donau als Staatenbildner — das bedeutet, so hoffen wir, nicht nur eine gehemmte und gescheiterte Vergangenheit, sondern eine verheißungsvolle Zukunft.

ANMERKUNGEN

[1]) F. Heiderich, Die Donau als Verkehrsstraße (Zeitschrift der Ges. f. Erdkunde z. Berlin 1916, S. 265 f. Vollständige Aufzählung der Schiffahrtshindernisse auf der Donau bei C. V. Suppán, Wasserstraßen und Binnenschiffahrt, Berlin 1902, S. 67 f.

[2]) Heiderich a. a. O. S. 276 f., 284 f., 294 f.

[3]) Die Landschaften zu beiden Seiten der obersten Donau bis Ulm, d. h. Oberschwaben und die Schwäbische Alb, gehören, als Zwischenglieder zwischen Bodensee und Neckartal, verkehrsgeographisch mehr zum Rheingebiet.

[4]) H. Slanar, Grenzen und Formenschatz des Wiener Beckens (Zur Geographie des Wiener Beckens, Heiderich-Festschrift, Wien 1923, S. 1 f.)

[5]) Über diesen Begriff s. meine Politische Geographie (Aus Natur und Geisteswelt Nr. 634, 1922) S. 28.

[6]) Vergl. dazu auch Heiderich a. a. O. S. 294. Der Verkehr der oberdeutschen Handelsstädte mit dem Orient ist von Anfang an über Venedig und Genua gegangen. — Völkerwanderungen von O nach W (und umgekehrt) haben, in einem gewissen Gegensatz zum Handelsverkehr, das Donautal auf der Strecke von Ungarn bis Oberschwaben mit Vorliebe benutzt, aber sie gehören durchaus der prä- und frühistorischen Zeit an.

[7]) Ammianus Marcellinus XXXI, 10, 20; 11, 6. — Über die Donau in römischer Zeit und später vergl. auch die zwar nur ganz kurz gefaßte, aber wegen eingehender Quellennachweise schätzbare Schrift von H. Hertzberg, Die historische Bedeutung des Donaulaufs, besonders des ungarischen (Programm der Städt. Oberrealschule Halle 1892).

[8]) J. Jung, Römer und Romanen in den Donauländern. 2. Aufl. Insbruck 1887. S. 16 f.

[9]) Vergl. meine Politische Geographie S. 33.

[10]) Vita Severini c. 3 (Schulausgabe ed. Mommsen S. 14). Vergl. Kaemmel, Die Anfänge deutschen Lebens in Österreich S. 184.

[11]) Kaemmel a. a. O. S. 170, 174, 178 ff.

[12]) Bayerische Siedlung auf der oberdeutschen Hochebene s. L. Schmidt, Allgem. Geschichte d. germ. Völker bis z. Mitte des 6. Jahrhunderts (1909) S. 179; in der Ostmark und Pannonien Kaemmel a. a. O. S. 244—60, 269—77, 294 f. Luschin v. Ebengreuth in Geschichte der Stadt Wien, herausgegeben vom Altertumsverein zu Wien (1897—1905) I, 402.

[13]) Gedruckt Monumenta Germaniae, Abt. Leges III, 480. Vergl. Kaemmel a. a. O. S. 289 f. Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 400, 402 f.

[14]) Vergl. meine Politische Geographie S. 33. Hertzberg a. a. O. S. 6—7, Anmerkungen 59, 69.

[15]) K. Taganyi, Alte Grenzschutzvorrichtungen und Grenzödland (Ungarische Jahrbücher 1 (1921) S. 105 f. Vergl. Szekfü, der Staat Ungarn, Berlin 1918, S. 30 f.

[16]) Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 408.

[17]) Joh. Falke, Die Geschichte des deutschen Handels (1859) I, 78, 110. Ähnlich z. B. W. Kiesselbach, Der Gang des Welthandels im Mittelalter, Stuttgart 1860, bes. S. 39, 40, 55, 228; M. G. Schmidt, Geschichte des Welt handels (Aus Natur und Geisteswelt Nr. 118) S. 32 und zahlreiche andere.

[18]) Luschin v. Ebengreuth, a. a. O. I, 408—10. Heyd, Geschichte des Levantehandels (Stuttgart 1879) II, 716—17. — Die Behauptungen Falkes, Geschichte des deutschen Handels I 74, der direkte Verkehr der Regensburger sei bis Alt-Ofen, Baja, Belgrad gegangen, werden auch von Koehne, Das Hausgrafenamt S. 22 bis 33, als nicht quellenmäßig belegt, zurückgewiesen. Dagegen haben wir Zeugnisse für direkten Verkehr Regensburgs mit Kiew: s. Wasiliewski in Verh. des Hist. Ver. f. Oberpfalz und Regensburg 57, S. 183 f.

[19]) Th. Meyer, Der auswärtige Handel d. Herzogtums Österreich im Mittelalter (Forschungen z. inn. Gesch. Österreichs, herausgegeben v. A. Dopsch, H. 6, Innsbruck 1909) S. 4—5, 10, 20 f., 91 f. Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 440 f. II, 767.

[20]) Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 408. Die von Wasiliewski a. a. O. S. 218 f. angeführten Zeugnisse beweisen freilich für die Existenz eines Donauhandels nach Deutschland gar nichts.

[21]) Luschin v. Ebengreuth, a. a. O. I, 441.

[22]) Über die Pilgerfahrten und Kreuzzüge durch Ungarn vergl. im allg. Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 408, 420 f. sowie die dort beigegebene Karte.

[23]) Der Versuch K. Sigismunds 1418, den Levantehandel von der Adria weg auf die Donauhandelsstraße zu lenken, schlug fehl. Schulte, Gesch. des Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien I, 514 f.

[24]) Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 413 f., 422 f., II, 762. Th. Meyer a. a. O. S. 39—40 vergl. auch S. 27.

[25]) Luschin v. Ebengreuth a. a. O. I, 411—12, 439. Die historischen Residenzen und Hauptstädte Ungarns, Preßburg, Gran, Stuhlweißenburg, Ofen lagen sämtlich im Westen des Landes.

[26]) Luschin v. Ebengreuth, Österreichs Anfänge in der Adria (Vortrag in der K. Akademie der Wissensch. zu Wien 1916) S. 3. — O. Kende, Zur Handelsgeschichte des Passes über den Semmering (Zeitschr. d. hist. Vereins f. d. Steiermark 5) bes. S. 30 f.

[27]) Th. Meyer, a. a. O. S. 113 f.

[28]) W. Fraknói, Matthias Corvinus, König von Ungarn 1458—90. A. d. Ung. Freiburg i. B. 1891.

[29]) Vergleiche die skeptischen Äußerungen von A. Huber, Geschichte Österreichs III, 563, und A. Bachmann, Deutsche Reichsgeschichte im Zeitalter Friedrichs III und Maximilians I. Band II, 145 f.

[30]) Vergl. die Darstellung der österreichischen Feldzüge von 1683—86 gegen die Türken in den Mitteilungen des K. K. Kriegsarchivs zu Wien, 1883 S. 19, 1884, S. 386 f, 389 f., 1885 S. 201, 203. 236, 1886, S. 17. Major v. Angeli, Die kaiserl. Armeen unter Mgf. Ludwig von Baden 1689—92 (Beilage zur österreichisch. militärischen Zeitschrift 18. Jahrg., 2. Heft, S. 144, 3. Heft S. 277). Die Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen, bearbeitet von der Abteilung für Kriegsgeschichte am K. K. Kriegsarchiv (Wien 1876) I[1], Einleitung S. 573 f. I[2], 103. Über die Schwabenwanderung donauabwärts ins Banat s. R. Kaindl, Geschichte der Deutschen in den Karpathenländern III, S. 206 f.

[31]) R. Sieger, Die geographischen Grundlagen der österreich-ungarischen Monarchie und ihre Außenpolitik (Geogr. Zeitschr. 1915).

[32]) Dahin gehören die Versuche Josefs II., Bayern durch Tausch zu erwerben, die Vereinigung Kroatiens mit Ungarn 1091, die Okkupation Bosniens und Serbiens im 12. Jahrhundert, unter Matthias Corvinus und 1718—39, ebenso die der Donaufürstentümer im 12. Jahrhundert, 1718—39 und 1854—56. Wenn das walachisch-serbische Volkstum sich schon früh-

zeitig längs der Morawa bis an und über Sawe und Donau ausbreitete, so folgte es wohl weniger dem Drang nach dem Donaustrom als Verkehrsbahn, als vielmehr nach den fruchtbaren Ebenen Slawoniens und des Banats. Vergl. L. v. Südland, Die südslawische Frage und der Weltkrieg (Wien 1918) S. 73, 103, 320 f.

[33]) Gothein, Gesch. Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert (Schriften d. Ver. f. Sozialpolitik 101) S. 103—4.

[34]) J. Partsch, Die Zukunft des deutschen Oberrheins (Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde z. Berlin 1920 S. 1).

[35]) R. Pohle, Rußland, Mensch und Natur (Zeitschrift d. Ges. f. Erdkunde zu Berlin 1917, S. 77 f).

[36]) R. Sieger, Donauweg und Rheinstraße (Z. Geogr. d. Wiener Beckens, Heiderich-Festschrift 1923 S. 186 f.

[37]) F. Heiderich, Die Donau als Verkehrsstraße (Zeitschrift d. Ges. f. Erdkunde z. Berlin 1916, S. 265, 291).

[38]) Heiderich, a. a. O. S. 265.

[39]) Heiderich a. a. O. S. 294 f., 301 f. Vergl. auch R. Hennig, Das mitteleuropäische Binnenschiffahrtsnetz und die Möglichkeit seiner Ausgestaltung nach dem Kriege, Geogr. Zeitschr. 1917, S. 62 f. F. Heigl, Die Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1922 S. 102); derselbe, Die Weltwasserstraße Rhein-Main-Donau und das Ausland (ebenda S. 291 f).

L. HAMILTON:

DIE CANADISCHE FORSTWIRTSCHAFT

Die Gesamtfläche Canadas beträgt 3729665 englische Quadratmeilen, wovon 126329 aus Wasser bestehen. Nach den letzten Berechnungen sind 932416 englische Quadratmeilen, oder ein Viertel der Gesamtfläche, mit Wald bedeckt, wovon 390625 englische Quadratmeilen (also fast ein doppelt so großes Areal wie das Deutschland von 1914) als mit brauchbarem Nutzholz bedeckt veranschlagt werden. (Unter brauchbarem oder verkaufsfähigem Holz verstehen sich Stämme nicht unter 15 cm im Durchschnitt.) Doch ist der gesamte Holzbestand auf dieser Fläche vorläufig nicht zugänglich wegen mangelnder Transportmöglichkeiten. Mit Ausnahme der felsigen Wüstenei (besonders im Norden Quebecs), der offenen Prärie, ferner der Brandstellen und selbstverständlich der außerhalb des Bereiches des menschlichen Besiedlungsgebietes liegenden Tundra, ist Canada als ein Riesenwald zu betrachten, in dem die Städte, Ansiedlungen und Farmen, die fadenartigen Bahnstränge und Straßen nur als Lichtungen anzusehen sind. Wenn aber im allgemeinen Canada aus der Vogelperspektive als ein Riesenwald erscheinen würde, dürfen wir nicht vergessen, daß viel von dem Wald Neuwuchs von verschiedenem Alter ist, der wieder nach Bränden und Abholzen spontan gewachsen ist, also nicht das Ergebnis von Aufforsten, das in Canada noch in den Kinderschuhen steckt.

Die südliche Waldgrenze erstreckt sich von der Ostküste bis dicht an das Red River Tal. Im Osten endet sie auf dem 50.° nördlicher Breite, zieht dann südlich bis ungefähr 20 Meilen nördlich vom St. John See, geht dann über den Abitibisee nach dem Nipigonsee, von dort zum Nordende des Lac Seul, um am 50.° nördlicher Breite allmählich in gemischte Prärie und Waldland überzugehen. Als teilweise abgeholzt zu bezeichnen sind: Kap Breton Insel, ein schmaler Streifen um die Küste Neu-Schottlands herum, die Ränder Neubraunschweigs, die Gaspé-Halbinsel, die Südufer des St. Lorenz, ein schmaler Streifen der Nordufer, der sich allmählich westlich von Quebec bis einige Meilen nördlich und nordöstlich von Ottawa erweitert — also immerhin ca. 100 bis 150 Meilen vom St. Lorenz entfernt —, ferner auch die Ontario-Halbinsel.

Nördlich der südlichen Waldzone liegt ein breiter Streifen (schwankend zwischen 40 Meilen im Osten bis 400 im Westen) von dichtestem Wald (die subarktische Zone), die sich über das ganze Land bis zur Alaskagrenze am Yukon Fluß erstreckt und teilweise darüber hinaus. Durch die klimatischen Unterschiede zwischen dem Osten und Westen Canadas ist es zu erklären, daß dieser Waldstreifen, der durch das ganze Land zieht, im Osten seine Nordgrenze auf dem 51.° nördlicher Breite hat und im Westen erst auf dem 65.° nördlicher Breite. Nördlich von diesem Mittelwaldstreifen liegt der Nordwald (Arktische Zone), dessen Baumbestand immer

schwächer, struppiger und kümmerlicher wird, bis er in der Tundra ausklingt. Im hohen Norden, wo Birke (betula papyrifero) und Espe ein kümmerliches Dasein an den Ufern des Großen Bärensees fristen, sind 200 Jahre nötig, ehe ein Stamm nur so dick wie ein Handgelenk wird. Endlich findet man kleine Weidenarten. Sonst breitet sich nur eine dichte Decke von Moos und Flechten aus. Dazwischen blühen Steinbrech, Enzian und andere arktische Pflanzen während der wenigen Monate, wo die Schneedecke diese grausamen Einöden entblößt.

Als generelle Tatsache sei bemerkt, daß zwischen dem östlichen und westlichen Waldsystem, welche durch die Lücke der Prärien getrennt werden, gewisse Unterschiede bestehen; jedoch sind sie nicht so auffallend wie bei den östlichen und westlichen Waldgrenzen der Union; denn in Canada wird nördlich der Prärie eine Brücke zwischen den beiden Waldgebieten geschlagen, so daß sich die Wälder hier vermischen.

In Canada gibt es rund 150 verschiedene Baumarten, wovon nur 31 Koniferen sind; aber diese liefern 95% der canadischen Nutzhölzer und nehmen einen noch größeren Prozentsatz der gesamten benutzbaren Waldfläche ein. Der Atlantische Wald weist eine größere Verschiedenheit der Arten auf, als der an den Gestaden des Stillen Ozeans. Der auffallendste Unterschied ist der Reichtum an rundkronigen, dezediösen Laubbäumen im Osten, wogegen die immergrünen Arten der Koniferen im Westen vorherrschen. In der Tat, der Koniferenwald herrscht in den meisten Teilen Canadas vor. Abstrahieren wir diejenigen Waldflächen, die sich auf ackerbaufähigem Land befinden, so schließen wir die meisten Hartholzwälder von kommerziellem Wert aus. Dank des kalten Klimas Canadas wird im allgemeinen der Laubwald nur dort mächtig genug, um als Nutzholz verwendet zu werden, wo das Land sich für Ackerbau eignet, also von einer Aufforstung in den meisten Fällen keine Rede sein wird. Durch diese Tatsache allein ist der Fortbestand von Harthölzern für die Zukunft gefährdet. Wenn nun auch die Zahl der Laubbäume groß ist, so gibt es von cirka neunzig Arten nur fünf, die einen Wertvergleich für Nutzzwecke mit den Koniferen aushalten.

Die Forstwirtschaft Canadas steht an zweiter Stelle unmittelbar hinter der Landwirtschaft. Schon 1683 wurden die ersten Forstverordnungen in Canada, welches damals französischer Besitz war, betreffs Beschlagnahme für Eichenholz für die Flotte herausgegeben. Aber mit Ausnahme von Eiche wurde das andere Holz als wertlos betrachtet. Die Kolonisten mußten zunächst Nahrung schaffen, und um dies zu tun, mußte abgeholzt werden. So wurde, und wird vielfach heute, der Wald als ein Feind der Ansiedler betrachtet. Damit setzte der Forstraubbau in Canada ein, wie es auch in den damaligen englischen Kolonien in Amerika der Fall war. Und wenn der canadische Waldbestand heute nicht so dezimiert ist wie der der Union, liegt das nur daran, daß das Land eine unvergleichlich geringe

Zahl von Siedlern hat. Nur dieser langsamen Besiedelung ist es zu verdanken, daß eine nicht wieder gut zu machende Vernichtung der canadischen Wälder vermieden worden ist. Durch die schlechten Erfahrungen in den Vereinigten Staaten setzte durch eine Reihe von Erlassen in Canada eine rationellere, wenn auch noch nicht annähernd genügend rationelle Waldwirtschaft ein, und zwar auch nur in der elften Stunde. Die Hälfte der ursprünglichen Wälder der Union sind schon verschwunden, und abgesehen von Neuwachstum, wird der amerikanische Waldbestand in 25 Jahren erschöpft sein, wenn nicht Einhalt mit dem Raubbau gemacht wird. Aber nach europäischen Begriffen ist der Raubbau und die Vernachlässigung der canadischen Wälder geradezu verbrecherisch. Doch muß man als Entschuldigung anführen, daß bei der Ausdehnung des Landes (ca. 18 mal so groß wie Deutschland) und der geringen Zahl der Einwohner (unter 9 Millionen) eine intensive Forstwirtschaft, wie man es in Zentraleuropa kennt, unmöglich ist. Canada produziert 2 600 000 000 Kubikfuß Holz jährlich, es werden 790 000 000 Kubikfuß durch Feuer zerstört und 1 350 000 000 Kubikfuß durch Insekten, dazu kommt ein unberechenbarer Verlust durch Schwammkrankheiten. In anderen Worten sind die Wälder in den letzten 5 Jahren um 5 000 000 000 Kubikfuß jährlich vermindert worden! Die Aufforstung überläßt man meistens der Natur.

Auch die Engländer waren, als sie im Jahre 1763 Besitz von Canada ergriffen, darauf bedacht, gewisse Hölzer für die Flotte zu reservieren, so Eiche und Pinie. Sie gingen noch weiter als die Franzosen; denn sie schufen Schonungen. Hätte man diesen Leitsatz später verfolgt, und von vornherein Waldland, welches sich nicht für Ackerbau eignete, reserviert, so wäre Canada heute besser daran, sowohl in bezug auf die Entwicklung seiner Forst- wie Landwirtschaft. Als man aber im Schiffbau Holz durch Eisen ersetzte, verlor man jegliches Interesse, die Wälder zu schonen. Die allgemeine Meinung in Canada war: weg mit dem Wald, so bald wie möglich! Er war nicht nur, wie gesagt, ein Hindernis zur Siedelung, sondern er bot den tückischen Indianern Schutz, ermöglichte plötzliche Überfälle und machte die Verfolgung unmöglich.

Die Besiedlung des östlichen Canadas bewegte sich immer von einem Wasserweg aus, zunächst den St. Lorenz entlang, bis ins Innere. Die Siedlungen befanden sich an der Seeküste, an den Flüssen oder Seen. So wurde zuerst der Wald unmittelbar am Ufer gefällt, und rückwärts von einer Siedlung wurde der Wald immer weiter zurückgedrängt. Später besorgten berufsmäßige Holzfäller diese Lichtungsarbeit, und es entwickelte sich ein System, das heute noch gilt: Holzfällern nicht Land zu verkaufen, sondern nur zum Abholzen zu vermieten. Sie trachten, ihre Arbeit zwischen Herbst und Frühling zu beenden, damit dann die Siedler vor dem Sommer Besitz von dem Land ergreifen können. So kommt es auch, daß nur ungefähr 7 % des Waldlandes in Privatbesitz ist, das andere gehört

dem Fiskus. Das Einkommen der zentralen und der provinzialen Regierungen aus Forstpachtungen zum Zwecke des Abholzens belief sich 1920 auf 10,5 Millionen Dollar. Im Jahre 1849 betrug die Pacht, um eine englische Quadratmeile abzuholzen, nur 5 Dollar, heute 31 500 Dollar.

Als der Raubbau fortschritt, sahen sich die Behörden gezwungen, Beschränkungen auf die Ausfuhr zu legen, und es wurde bestimmt, daß Stämme und Holzbrei, welche von fiskalischen Wäldern herstammten, nicht ausgeführt werden konnten, wenn sie nicht erst in Canada bearbeitet worden waren, oder der Holzbrei nicht in Canada hergestellt wurde. Manche Provinzen schreiben vor, daß ihre Holzerzeugnisse in der Provinz selbst verwertet werden müssen.

Der ungeheure Schaden, welchen die canadischen Wälder durch Feuer erlitten, führte zu einem gut ausgebauten Feuerschutzsystem und entsprechender Gesetzgebung. Diese sind, besonders seit 1914, sehr vervollkommnet; so sind Fernsprecher gelegt worden, Tausende von Meilen an Straßen gebaut, Patrouillengänge eingerichtet, und neuerdings werden Flugzeuge zur Entdeckung von Waldbränden benutzt, ebenso auch, um Feuerwehrleute schnell nach den Brandstellen zu befördern. Es werden große Flugzeuge benutzt, welche zehn Menschen tragen können. Die Flugzeuge kreuzen über den Wäldern, um Ausflügler, Pelzjäger, Indianer usw. zu beobachten. Sie werfen gedruckte Warnungs- und Verhaltungsmaßregeln herunter. Man vermutet, daß die Hälfte der ursprünglichen canadischen Wälder durch Feuer zerstört worden sind. Im Jahre 1922 wurden rund 400 englische Quadratmeilen Wald durch Feuer vernichtet, im vorhergehenden Jahre aber das Vierfache.

Das Reservieren von Land, welches für Ackerbau ungeeignet ist, für Forstzwecke, ist neueren Datums. In den Reservaten verfolgt man — mutatis mutandis — deutsche Forstmethoden, die vielfach von Canadiern studiert worden sind. Abgesehen von Reservaten, in denen eine rationelle Forstwirtschaft verfolgt wird, gibt es sogenannte Parks, größere Flächen, die vollkommen intakt gehalten werden und zu gleicher Zeit als Wildschonungen dienen, in denen überhaupt nicht gejagt werden darf. An Forstreservaten gibt es 223000 englische Quadratmeilen und an Parks 22200. Seit 1913 sind Forstlaboratorien unter der Aufsicht der Forstverwaltungsabteilung des Ministeriums des Innern eingerichtet worden. Sie leisten der Industrie gute Dienste. Ihre Aufgabe ist es, ein systematisches Studium der canadischen Hölzer zu ermöglichen, so daß ihre Eigenschaften völlig bekannt werden und jede Holzart nach ihrer speziellen Seite hin möglichst ausgenutzt werden kann. Schon jetzt haben sich viele Hölzer, die früher verachtet wurden, als von großem ökonomischen Wert herausgestellt. Man hat erfahren, daß Canada Hölzer importiert, die es selbst anbauen könnte. Die wertvollen Veröffentlichungen dieser Laboratorien werden in Broschüren gedruckt und an Interessenten im Lande ver-

teilt. Eine an Wert ständig zunehmende Einrichtung ist die der Baumpflanzungsabteilung (Tree-Planting Division) des Forstamtes. Sie besitzt verschiedene Baumschulen in den Prärieprovinzen, und hat es sich zur Aufgabe gestellt, Bäume auf die Prärien zu pflanzen, besonders rings um die öde liegenden Farmen, um erstens diesen mehr Reiz zu verleihen, und zweitens ihnen Schutz zu gewähren, ebenso wie dem Kleinobst, wie Erdbeeren usw. Sie setzte mit ihrer Tätigkeit im Jahre 1901 ein und sorgt für freie Verteilung von Samen, Schößlingen, Literatur und Rat an die Farmer und andere Interessenten in den Städten und auf dem Lande. Nur wer die Öde mancher Präriegegenden kennt, kann diese segensreiche Tätigkeit würdigen. Manches Gehöft, das vor zehn oder fünfzehn Jahren einsam am endlosen Horizont allen Winden preisgegeben da stand, ist heute in liebliches Grün gebettet. Manche kleine Präriestadt, die so kahl und nackt wie ein Felsen im weiten Meere aufragte, hat heute ihre anmutigen Anlagen. Es sind bis jetzt nicht weniger als 40 000 gut kultivierte „Schutzbaumgürtel" gepflanzt worden. „Jeder erfolgreiche Baumgürtel ist eine praktische Demonstration dafür, auf welche Arten von Bäumen man sich in einer gegebenen Gegend verlassen kann. Es ermuntert diejenigen, die skeptisch waren, es unterbricht die Eintönigkeit der Landschaft, und verleiht dem Farmerleben den Eindruck einer größeren Permanenz." (N. Ross, vide op. cit. infra.)

Der Wert der Forstprodukte Canadas belief sich 1920 (letzte Zahl) auf 306600000 Dollar, und zwar auf die einzelnen Posten wie folgt verteilt:

	Dollar
Bauholz, Latten, Dachschindeln	188 312 475
Brennholz	27 500 000
Breiholz	67 156 870
Balken	12 183 440
Kantholz (exportiert)	1 899 444
Böttcherholz	812 578
Stangen	893 434
Exportierte Stämme	1 836 315
Gerbematerial	711 000
Grubenholz	535 551
Verschiedenes (exportiert)	975 544
Verschiedene Holzprodukte	3 843 968
Zusammen	306 660 689

Wenn wir auch nicht die Einzelheiten der Holzproduktion für Canada in den Jahren 1921 und 1922 haben, so stehen die Holzausfuhrzahlen zur Verfügung. Es wurde:

1920	für $ 213913944 Holz exportiert	gleich 17,26 %	Wert der Gesamt-Ausfuhr
1921	„ „ 284561478*) „	„ 23,93 %	
1922	„ „ 179925885 „	„ 24,31 %	

*) Holzausfuhr der Union 144172501 Dollar.

Ständig nimmt die Herstellung von Holzbrei zu. Im Jahre 1901 gab es nur 25 Mühlen mit einem Kapital von 11,5 Millionen Dollar, und eine Produktion von 4,2 Millionen Dollar. Im Jahre 1920 gab es 67 Mühlen, in denen 347 Millionen Dollar investiert waren, und die für 142 Millionen Dollar Holzbrei und 137 Millionen Dollar Wert an Papier herstellten. Als holzbreiproduzierende Provinz steht Quebec an der Spitze. Infolge der wachsenden Wichtigkeit von Holzbrei durch den Weltverbrauch von aus Holz hergestelltem Papier ist es nicht zu verwundern, daß gerade die großen Holzbreimühlen und Papierfabriken in Canada mit der Aufforstung begonnen haben. Für eine Industrie, die solche großen Kapitalausgaben hat, wie die Holzbrei-Industrie und Papierfabrikation, ist die Aufrechterhaltung des nötigen Vorrats von vitaler Bedeutung. Fünfundsiebenzig Prozent des Zeitungspapiers, welches in der Union verbraucht wird, muß schon jetzt aus Canada importiert werden. Bei Zollfragen ist dieser Posten eine mächtige Waffe in den Händen der Canadier. Im Jahre 1922 führte das Dominium an Holz und Holzprodukten einen Gesamtwert von $ 175 000 000 nach den Vereinigten Staaten aus. Wenn aber Canada nicht in unvergleichlich größerem Maße für Aufforstung und Forstschonung sorgt, wie es heute der Fall ist, so wird es bald in derselben Lage sein wie sein südlicher Nachbar, von dem der Ackerbau-Minister neulich sagte: „Drei Fünftel des amerikanischen Holzbestandes ist verschwunden, und wir verbrauchen unser Holz viermal so schnell wie es wächst“. Noch fünfzig Jahre so weiter gewirtschaftet und Canada wird ebenso wenig Holz haben wie England.

BENUTZTE LITERATUR:

R. G. Lewis, Commercial Forest Trees of Canada, Ottawa, 1923; E. H. Finlayson, The Forests of Canada, Ottawa, 1923; J. Lawler, Historical Sketch of Canada's Timber Industry, Ottawa, 1923; Report of the Director of Forestry 1922, Ottawa, 1923; N. M. Ross, The Tree-Planting Division: Its History and Work, Ottawa, 1923; Canada Year Book, 1921, Ottawa, 1922, L. Hamilton, „Canada“, Gotha, 1921.

CARL HOLLWEG:

INDOPAZIFISCHE ÖLPROBLEME.

Wenn man die Indopazifischen Ölprobleme untersuchen will, so kann die Dreiteilung der Erde, wie sie diese Zeitschrift den geopolitischen Betrachtungen zugrunde legen will, nicht innegehalten werden. Denn die indopazifischen Ölprobleme strahlen in ihren Voraussetzungen und Wirkungen nach Ost und West weit über die Grenzen der indopazifischen Welt hinaus und eigentlich heißt es, das wirtschaftlich und politisch so bedeutsame und doch so wenig in Deutschland verstandene Weltölproblem in seiner Totalität anzuschneiden, wenn man spezifisch indopazifischen Ölfragen näher zu treten versucht.

Schon aus geologischen Gründen muß bei Betrachtung der Ölfundstätten im indopazifischen Gebiet über die westliche Grenze der „Alten Welt" hinausgegangen werden. Dr. Schweer sagt in seinem grundlegenden Buche „Die türkisch-persischen Ölvorkommen" (Hamburg, Friederichsen 1919): „Geologisch bilden die mesopotamische (Hit, Mossul, Kerkuk, Mendeli) und die persische Zone (Maidan i Naftun, Schuschter usw.) eine Einheit. Das zeigt der Verlauf der Zone, die sich mit Unterbrechungen über fast 2000 km in der Streichrichtung der iranischen Randketten erstreckt". Auch Höfer hat diese geologische Einheit auf Grund der geologischen Formation der Stellen bestätigt. Dem geologischen Laien will es bei einem Vergleich der Gebirgskarte Asiens mit derjenigen der Ölfelder der Welt (Dr. Schweer, Weltkarte der Kohlen- und Ölbunkerstationen und der Kohlen- und Ölfelder der Welt. H. Friederichsen, Hamburg 1923, eine auch in der englischen Fachpresse sehr anerkannte wissenschaftliche Leistung) auch immerhin möglich erscheinen, daß die vorerwähnte mesopotamisch-persische Zone, am südlichen Himalaja und den Nord-Süd verlaufenden Gebirgen Hinterindiens entlang streichend, in den Ölfundstellen von Punjap (Indus) Assam (Bramaputra) und Burmah sich fortsetzt und von dort auf die hinterindischen Inseln und auch über Baru und Ceram auf Neu-Guinea überspringt. Die Fortsetzung der ölführenden Zone nach Norden bilden dann die Philippinen, wo, mit Ausnahme von Palavan, Öl gefunden wird, Formosa, Hondo, Sachalin und Kamschatka, von wo gerade jetzt eine Expedition mit guten Mutungserfolgen zurückgekehrt sein soll. (China and Far East Finance and Commerce 23, I. 24.) In Nordpersien streicht eine 600 km lange Ölzone südlich des Kaspischen Meeres. Ob diese ölführende Schicht, den Pamir unterschneidend, in dem Ölvorkommen bei Ferganah (Turkestan) eine Fortsetzung findet, muß der Entscheidung der gelehrten Geologen überlassen bleiben. Außer an den vorerwähnten Stellen finden sich im indopazifischen Gebiet,

abgesehen von Madagaskar, noch schwache Ölvorkommen in Tonking, in Szetschewan am Yangtsekiang und in Shansi am Hoango. Nach Dr. Krüger auch bei Fushi in der Manschurei.

Um in die Erörterung der örtlichen Probleme einzutreten, ist es notwendig, sich zunächst mit den Ölfundstellen im indo-pazifischen Bereich, ihrerProduktion und ihren Besitzverhältnissen zu beschäftigen. Das wichtigste Ölproduktionsgebiet, jedenfalls für die Zukunft, ist das persisch-mesopotamische. Nicht nur geologisch, auch politisch und wirtschaftlich muß es als eine Einheit angesprochen werden. Insofern nämlich, als es dem zielbewußten englischen Ölimperialismus, getragen von Männern wie Churchill, Lord Curzon und Lord Strathcona, gelungen ist, sowohl in ganz Südpersien als in dem Schattenkönigreich Irak machtpolitisch und kapitalistisch eine fast absolute Vormachtstellung zu erlangen. Curzons Ausspruch: „Der Euphrat ist die Grenze Indiens“ ist für die Ziele bezeichnend. Die Einzelheiten der Entstehungsgeschichte dieses englischen Ölfelderbesitzes hier wiederzugeben, ist Raummangels wegen unmöglich. Darüber gibt es Bibliotheken. Von neueren Werken, die über Erdöl und Erdölpolitik handeln, seien genannt: E. H. Davenport und Sydney Russel Cooke „The Oiltrusts and Anglo-American Relations. 1923“, Dr. Karl Krüger, „Erdöl“, Schweizerbart, Stuttgart und Dr. Sidney Jessen „Die Weltinteressen der englischen Petroleumindustrie, Finanz-Verlag 1924“. Lord Curzons bekanntes Buch „Persia and the Persian Questions“ hat Richtung gebend für die englische Erdölpolitik gewirkt. Zusammenfassend läßt sich sagen: Die englischen Versuche, die Bodenschätze Persiens auszubeuten, reichen zurück in das Jahr 1889. Eine Generalkonzession des Barons de Reuter übernahm 1901 W. K. D'Arcy. Dieser legte die Grundlagen für die englische Erdölpolitik. Man hat ihn und andere Männer seiner Art nicht mit Unrecht mit den „Merchant Adventurers“ verglichen. Für 60 Jahre wurde ihm gegen eine 16%ige Abgabe vom „Reingewinn“ an den persischen Staat die Erdölausbeutung Persiens mit Ausnahme der fünf nördlichen Provinzen zugesprochen. Das Maidan i Naftun-Feld am Karun wurde seiner günstigen Lage zum Meere und am Flusse wegen für die ersten Bohrungen ausgewählt. Nachdem Lord Strathcona auf die Bedeutung des Ölfelderbesitzes für die Seemacht Englands hingewiesen hatte, trat D'Arcy 1907 seine Konzession an die Anglo-Persian Gesellschaft ab. 1914 übernahm die englische Regierung über 51% der stimmberechtigten Stammaktien. Churchill, der damalige erste Lord der Admiralität, sah in dem aussichtsreichen Ölfeld eine nationale Sicherung der sich in zunehmenden Maße auf Ölfeuerung einstellenden englischen Flotte, die, abgesehen von den Exportüberschüssen aus Trinidad und dürftigen Erzeugnissen aus englischem Ölschiefer (165000 t jährlich), ganz auf Zufuhren aus nichtbritisch beherrschten Ländern angewiesen war. Die Anglo-Persian hat sich später kapitalistisch mit Hilfe von

Tochtergesellschaften (nach Jessen 77 mit 120 Mill. £ Kapital) über die ganze Welt ausgedehnt. Sie ist heute der drittmächtigste Öltrust der Welt. Seit 1918 sitzt sie auch in Australien, Neu-Guinea und Britisch Borneo. Ihre Organisation umfaßt, wie diejenige aller Öltrusts, Produktion, Raffinerie, Transport (Tankflotte) und Vertrieb. Ihr Grundkapital beträgt 20 Millionen £. Sie ist eins der größten englischen Industrieunternehmen. Die Tankdampferflotte soll auf 1 Million Brutto-Register-Tonnen gebracht werden. Sie hat 48 Bunkerstationen in der Welt, 13 davon im Indopazifik. Auf der Insel Abadan, in der Nähe des Produktionsgebietes, das mit der Küste durch eine Rohrleitung verbunden ist, besitzt sie Raffinierungsanlagen mit einer Kapazität von 5 Millionen t (1923). Auch in Australien hat sie Raffinerien. Zwischen der Anglo-Persian und der Burmah-Oil Co., die in Nordindien (Assam, Atock, Burmah) Ölfelder ausbeutet, bestehen kapitalistische Zusammenhänge. (Näheres darüber bei Jessen, wo die Verflechtung der kapitalistischen Petroleum-Interessen durch ein Diagramm anschaulich zu machen versucht ist.) Die Anglo-Persian förderte 1918/1919 1 100 000 t, 1923 2 900 000 t Erdöl, das dem besten amerikanischen gleichwertig ist. Für 1924/25 wird der Ertrag auf 4,5 Millionen t geschätzt. Es sind erst nur wenige der ertragversprechenden Ölfelder in Persien in Betrieb genommen. 1923 konnte die Anglo-Persian 10 % Dividende ausschütten. Am 30. I. 1924 hat die englische Arbeiterregierung offiziell bekannt gegeben, daß sie nicht, wie früher verlautbart wurde, beabsichtige, ihren Aktienbesitz abzustoßen. Der Zweck der Abstoßung wurde darin vermutet, die Royal Dutch noch mehr als bisher schon unter rein englischem Einfluß zu bringen. Der Ankaufswert der Regierungsaktien betrug seiner Zeit 5 200 000 £ und war 1923 auf 13 Millionen £ gestiegen. Der Sinn der Kontrolle der Gesellschaft durch die Regierung ist der, eins der für den riesenhaften Bedarf der jetzt restlos auf Öl eingestellten britischen Flotte in Betracht kommenden Ölfelder der Welt, und zwar ein rein britisch beherrschtes, für diese Zwecke zu reservieren. Die ungeheure Bedeutung des Erdöls für den Krieg wurde in England frühzeitig erkannt. Die Kriegserfahrungen haben diese Eindrücke noch verschärft. Die Zahl der ölbrennenden Kriegsschiffe stieg schon im Kriege von 45 auf 90 %. Der Heeresbedarf an Benzin wuchs bis Kriegsende um 500 %. Clemenceau appellierte 1918 während der Frühjahrsoffensive in geradezu dramatischen Worten an Wilson wegen vermehrter Ölzufuhren. Foch sprach aus: „Jeder Tropfen Öl ist so viel wert wie ein Tropfen Menschenblut". Lord Curzon hat das Wort geprägt: „Wir schwammen auf einer Ölwoge zum Siege". Die Alliierten waren zu mehr als 80 % von der Ölversorgung aus den Vereinigten Staaten abhängig. England hat im Kriege die Richtigkeit des Kjellénschen Ausspruches erkannt: „Ein Reich muß sich selbst genügen, schon seiner politischen Selbständigkeit wegen, die Voraussetzung der politischen Unabhängigkeit ist" (Der Staat als Lebensform). Vor der Öffentlichkeit wurde die Regierungsbe-

teiligung an der Anglo-Persian damit begründet, daß so die Regierung „preisregelnd“ auf dem Ölmarkt wirken könne. In Erscheinung ist dies Moment aber nicht getreten. Der der persischen Regierung gewährte Anteil am „Reingewinn“ — Bilanzen lassen sich bekanntlich frisieren! — hat den finanziellen Niedergang Persiens, verursacht durch die Besetzung dieses Landes im Kriege durch türkische, englische und russische Truppen, trotz des sehr günstigen persisch-russischen Vertrages von 1921 nicht aufzuhalten vermocht (Handels- und Industriezeitung 27.I.24). Nach dem „Economist“ vom 9. XII. 22 bezog die persische Regierung für 1921/22 422000 £ als Gewinnanteil an der Anglo-Persian, die zuerst mit indischen Kulis, später mit angelernten persischen Arbeitern bohrte und transportierte. In der persischen Gesamtausfuhr spielt der Ölexport natürlich die Hauptrolle. In Nordpersien, in den Provinzen Mazanderan, Aserbeidschan, Arhabad und Khorussan hat kürzlich der amerikanische Sinclair-Konzern eine Erdölkonzession erhalten. Die Anglo-Persian hatte dort 1920 von einem Russen Schürfungsrechte erworben, deren Anerkennung das persische Parlament aber verweigerte. Die von der persischen Regierung zwecks Abschüttelung der englischen Umklammerung 1921 eingeladene Amerikaniche Standard-Oil hatte dann gemeinsam mit der Anglo-Persian neue Vertragsvorschläge gemacht, doch wurden diejenigen des Sinclair-Konzerns bevorzugt. England ist also heute nicht mehr alleiniger Besitzer aller persischen Ölfelder, sondern hat in den vier nördlichen Provinzen mit amerikanischer Konkurrenz zu rechnen. Inwieweit die Sinclair-Konzession bei der weiten Entfernung von der Küste und bei den noch unbekannten Produktionsmöglichkeiten konkurrierend auf dem indopazifischen Markt wird auftreten können, steht dahin. Der Öltransport, die Rohrleitung nach der Küste und Tankdampfer spielen, ganz abgesehen von den Bohr- und Betriebskosten, die oft große Enttäuschungen in sich bergen, in der Ölindustrie eine sehr große Rolle. Die Kosten für einen Meter Rohrleitung berechnete Dr. Schweer in Mesopotamien auf 40000 M., für einen Kilometer Bagdadbahn auf 217000 Mark. Es will scheinen, als wenn der Sinclair-Trust bei dem Vertrieb aus seinem Gebiet mehr den innerasiatischen Markt zu berücksichtigen haben wird.

Das zaristische Rußland von 1914 sah in der Übernahme der Anglo-Persian-Aktien durch die englische Regierung einen Bruch des Einflußsphären-Vertrages von 1907. Die „Nowoje Wremja“ schrieb damals: „Der Sinn des englisch-russischen Abkommens ist gröblich verletzt worden.“ In der Tat bedeutete die Anglo-Persian-Konzession eine Abriegelung Rußlands vom persischen Golf, den Lord Curzon schon immer als ausschließlich englisches Interessengebiet bezeichnet hatte. Auf diese Ziele Englands hatte auch Kuropatkin nach dem russisch-japanischen Kriege hingewiesen. Ob die deutsche Vorkriegsdiplomatie bei besserer geopolitischer Vorbildung aus diesem russisch-englischen Gegensatz von 1914 hätte noch Nutzen ziehen können, bleibt offen.

Das mesopotamische Ölfeld ist weniger gut durchforscht als das persische. Die Ölvorkommen dort sind aber seit tausenden von Jahren bekannt. Schon die Sumerer benutzten das Naphtha zu Bauzwecken. Thotmes III. erhielt von mesopotamischen Stätten Bitumen als Tribut (Dr. Schweer). Der Wunsch, sich das Erdöl von Mesopotamien zu sichern, deutsche Einflüsse dort auszuschalten und ausschließlich zu herrschen, war mitbestimmend für Englands Kriegswillen. Dies Ziel hat England im Kriege und nach dem Kriege mit Zähigkeit verfolgt. Die Unterbrechung der Rohrleitung nach Abadan Herbst 1914 durch die Türken und Kut el Amara blieben nur Episoden. Die Deutsche Bank war ursprünglich an der „Türkischen Petroleumgesellschaft" mit bescheidenen 25% beteiligt. Durch den Sykes-Pikot-Vertrag von 1916 hatte England Frankreich, als der Sieg noch unsicher war, einen großen Teil des Mossulvilajets zugestanden. Damals, 1916, war wohl der Gesichtspunkt maßgebend, eine französische Zone zwischen die englische und die russische Interessensphäre einzulegen. (Dr. W. Mauthner im „Österreichischen Volkswirt"). Nach Rußlands Niederbruch steuerte England aber um. Schon 1918 bewog es Clemenceau zum Verzicht auf die vereinbarten Grenzen. In San Remo wurde dieser Verzicht erneut festgelegt. Frankreich erhielt schließlich, auf Einzelheiten einzugehen, ist unmöglich, 25% Anteil an der Zukunftsausbeute des Mossulfeldes und bewilligte England dafür eine abgabenfreie Rohrleitung und eine Eisenbahn nach dem Mittelmeer durch Syrien. Briand sprach aus: „Der Sykes-Picot-Vertrag hat Frankreich zwar Mossul gegeben, aber nicht das Öl dort. Man besitzt nur, was man beherrscht." Das amtliche Amerika erhob nach San Remo in einem scharfen Notenwechsel Einspruch gegen die einseitigen englisch-französischen Regelungen im mesopotamischen Ölgebiet, die den Grundsatz der „offenen Tür" verletzten. Lord Curzon erwiderte, daß die Ver. Staaten dem Völkerbunde nicht angehörten und daher keine Rechte in den Mandatsgebieten in Anspruch nehmen können. In einer Denkschrift bemühte er sich nachzuweisen, daß England keineswegs ein Erdölmonopol bestrebe: „Englands Einfuhr betrug 1920 3,67 Mill. t Öl (im Kriege 5,2 Mill. t), 61% davon kommen aus den Ver. Staaten". Man sagt, daß die Standard Oil bei dem Notenwechsel auf amerikanischer Seite die Federführung übernommen hätte. Der Stand der Dinge ist heute kurz gesagt so, daß englische Gesellschaften 50% der Aktien der „Türkischen Petroleumgesellschaft" besitzen, Frankreich 25% und die Standard Oil, der im angelsächsischen „Ölfrieden" Zugeständnisse gemacht werden mußten, durch Aktienabgabe englischer Gesellschaften die letzten 25%. Den maßgeblichen Einfluß in Mesopotamien übt England mit seinem Oberkommissar aus. Die letzten Entscheidungen über die Grenzführung im Mossulgebiet und die Beteiligungen der Türkei hat der Lausanner Vertrag bis zum April 1924 vorbehalten. Ob die Ansprüche aus der am 18. XII. 23 türkischerseits als annulliert erklärten amerikanischen Chesterkonzession, die

auch in das Mossulgebiet hineinragte, die letzte Regelung noch beeinflussen werden, ist offen. (Über die Chester Konzession siehe Dr. K. Hoffmann, in „Wirtschaftspolitische Rundschau", Heft 5/6. 1923.)

Das Bild stellt sich also so dar: machtmäßig herrscht England im persischen und im mesopotamischen Ölgebiet. Die Produktion des letzteren soll, wenigstens aus seinem nördlichen Teil, offenbar dem Mittelmeer zugeleitet werden. Frankreich und die Standard Oil sind nur anteilsmäßig am mesopotamischen Ertrag beteiligt, aber die Durchführung aller Arbeiten liegt in englischen Händen. Rußland und Deutschland sind völlig ausgeschaltet. Die französischen Verzichte in San Remo und in Lausanne sind offenbar mit englischen Zugeständnissen an Rhein und Ruhr erkauft. Die Abhängigkeit Englands von dem Mittelmeerwege auch in Ölfragen bindet die englische Politik an die französische. Churchill hat allerdings schon 1914 bei dem Öltransport aus Persien grundsätzlich mit dem Kapweg gerechnet. Soweit die südlichen Teile der noch wenig erforschten mesopotamischen Ölfelder in Betracht kommen, können auch indopazifische Ölverteilungsfragen durch diese berührt werden.

In Hinter- und im Inselindien dominiert souverän die englisch-holländische Royal Dutch-Shell Gruppe. Ursprünglich als ein holländisches Unternehmen 1890 mit 1,3 Mill. Gulden Kapital gegründet, breitete sich die Gesellschaft durch Tochtergründungen rasch aus. (Dr. Jessen spricht von 50 Untergesellschaften mit 300 Mill. £ Kapital.) Dem Eindringen amerikanischen Kapitals wurde Widerstand entgegengesetzt. 1896 wurde die Verbindung mit der englischen Shell Transport Co. hergestellt, die 1907 das bedeutsame Eigentum der Firma Samuel an Tankanlagen und Tankschiffen erwarb. Ein großzügiger Aktienaustausch, und Royal Dutch und Shell verflocht beide Betriebe eng miteinander. Nach Dr. Krüger umfaßt das Aktienkapital der Royal Dutch heute 600 Mill. Gulden, dasjenige der Shell 56 Mill. Der Konzern besitzt auch in anderen Erdteilen große Ölfelder, die bedeutendsten in den Ver. Staaten und in Mexiko. (Mexican Eagle, z. Zt. durch Salzwassereinbrüche entwertet.) Er verfügt über 120 Ölbunkerplätze in der Welt und über eine Tankdampferflotte von 400000 BRT. (nach Jessen 1,1 Mill. BRT.) Der Leiter der Royal Dutch ist Holländer, aber zugleich englischer Peer. Die englische Regierung hat mehrfach ihren amtlichen Einfluß auf die Gesellschaft bestritten. Sie hat aber wenig Glauben mit dieser Behauptung gefunden. Ohne Zweifel steht der Konzern stark unter englischem Einfluß, mindestens durch Mentalität der Leiter, und die holländische Beteiligung ist mehr oder minder Maske und vermehrt die Abhängigkeit Hollands von England, die ja unter anderem auch in den holländischen Flotten-Bauplänen, die parallel mit dem Ausbau Singapores laufen sollten, zum Ausdruck kommt. Die Royal Dutch-Shell besitzt sehr leistungsfähige Raffinierungsanlagen in Hinterindien. Um sie mit Sicherheit zu

beschäftigen, hat die niederländische Regierung, die die hinterländische Ölproduktion in den letzten Jahren (aus preispolitischen Gründen?) nicht gerade gefördert hatte, Zollfreiheit für Ölimporte aus Californien und Mexiko gewährt. Erwähnt sei noch, daß das in Borneo gewonnene Benzin besonders geeignet für die Herstellung des Sprengstoffes Toluol ist. Es widersprach nicht der holländischen „Neutralität", die für diese Zwecke erforderlichen Fabrikanlagen 1914 aus Holland nach England zu überführen und den ungehemmten Zustrom von Öl und Benzin aus Borneo zuzulassen, während den deutschen Kreuzern die Brennstoffergänzung in Hinterindien mit allen Mitteln erschwert wurde. (Amtliches deutsches Admiralstabswerk, Der „Kreuzerkrieg" Band I und II.) Die „Finanziel News" schrieben daher im Nov. 1919: „It is the Shell that hit Germany hardest".

Die Stellung Japans als pazifische Seemacht läßt sich mit bezug auf Ölfragen so umreißen: Eine einwandfreie Ölstatistik fehlt. (Dr. Krüger, „Tägliche Berichte über die Petroleumindustrie".) Der Verbrauch an allen Ölsorten betrug 1921, Flotten- und Heeresbedarf aber ausgeschlossen, 316000 t, die Inlandförderung 190000 t. 90% davon werden auf Hondo gewonnen. Das Hauptfeld bei Akita lieferte 123000 t. Formosa produziert etwas Öl. Der Verbrauch ist wachsend. Die Schiffahrt ist mehr und mehr zur Ölheizung übergegangen und die Zahl der Automobile hat sich, besonders nach dem Erdbeben, stark vermehrt. Die Inlandsproduktion ist abnehmend. Japanische Ölgesellschaften haben, trotz lebhaften englischen Widerstandes, in Hinterindien (Borneo und Sumatra) in bescheidener Form Fuß fassen können. In Nordsachalin konkurrieren, sehr zum Unmut der Japaner, japanische Ölschürfer mit dem Sinclairkonzern, der dort eine russische Konzession hält. Die Ölvorräte dort sind auf einen Wert von 300 Millionen Yen geschätzt. (Wirtschaftsdienst 1923, No. 26.) Die ganze Inlandsproduktion würde den Bedarf der Kriegsflotte nur für einen Monat decken. Japan ist so auf Vorratswirtschaft angewiesen. Die Gefahren der großen Tanks hat das letzte Erdbeben erwiesen. Japan deckt seinen Bedarf zu 3/4 aus Californien und aus Mexiko. Den Rest aus Borneo. Die Standard Oil hat Tankanlagen in japanischen Häfen. Man versucht auch in Japan nach einem japanischen Patent aus Fischöl und aus Kohledestillaten Benzin herzustellen. Die Ölvorkommen auf den Philippinen, dort den Amerikanern reserviert, in Tongking und in China können hier als unbeachtlich vernachlässigt werden. In Französisch Neu-Kaledonien soll Erdöl erbohrt worden sein, doch ist über die Erträgnisse nichts Näheres bekannt.

Über die amerikanische Ölindustrie, deren Wirkungen in das indopazifische Gebiet hineinreichen, bedarf es aber noch einiger Worte. Nach den letzten Nachrichten (Journal of Commerce vom 19. 2. 24) produzierten die Vereinigten Staaten mit 735 Mill. Barrels (1922 558 Mill. Barrels) 74% der Weltausbeute, die auf rund 1 Milliarde Barrels in 1923 geschätzt wurde. (Mexiko 13%, Persien 2,6%,

Hinterindien 1,7 %). Die Zunahme der amerikanischen Produktion um 30 % in 1923 ist in der Hauptsache auf die Mehrleistung der neuerschlossenen Felder in Californien zurückzuführen. Diese Tatsache ist auch um deswillen bemerkenswert, als sich die amerikanischen Geologen hinsichtlich ihrer Schätzungen stark geirrt haben. E. Pogue hatte in seinen „Economics of Petroleum" („the Oilmans bible") 1921 als das mutmaßlich ergiebigste Jahr der amerikanischen Petroleumproduktion bezeichnet. Die Vereinigten Staaten sind andererseits aber auch Verbraucher ungeheurer Ölmengen. Nach einer Äußerung des gerade jetzt viel genannten amerikanischen Innenministers Fall produzierten die Vereinigten Staaten 1923 73 % des Erdöls der Welt, verbrauchten aber 76 % (Walstreet Journal 14. 6. 23). Von den 16,8 Mill. BRT der amerikanischen Handelsflotte sind 9 Mill. für Ölheizung eingerichtet. Von der Handelsflotte der Welt nur 24 % (1914 waren es nur 3 %). Die Automobilindustrie der Vereinigten Staaten produziert und exportiert erstaunliche Mengen von Kraftwagen und Lastautos. (In den ersten 8 Monaten 1923 2,4 Mill. Autos und 259000 Lastwagen.) 1922 importierten die Vereinigten Staaten aus Peru und Mexiko noch mehr als sie an Erdöl exportierten. Nach Verlautbarungen des „Departement of Commerce" wurden 1922 nur 17,2 Mill. Barrels an Erdöl aus den Vereinigten Staaten exportiert. Davon gingen 38 % nach Ostasien und Australien. 54 % des 1922 in Ostasien verkauften Leuchtöls sollen aber amerikanischen Ursprungs gewesen sein. Der californische Ölreichtum floß 1923 in der Hauptsache nach Osten in die Raffinerien und Verkehrszentren der atlantischen Küste ab und trieb die Panamakanal-Verkehrsziffern stark in die Höhe. (60 % der Panamakanal-Tonnage sind Ölschiffe.) Die Gesamtheizölausfuhr aus den Ver. Staaten nahm aber 1923 gegen 1922 um 70 % zu. („Commerce Reports 7. 1. 24".) Von dem aus Häfen der Ostküste verschifften Öl gingen 86 % nach Südamerika und 14 % nach Ostasien und Australien. Darüber, inwieweit heute amerikanische Ölexporteure in den indopazifischen Markt eingedrungen sind, fehlen mir verläßliche Zahlen. Kompliziert wird die nationale Seite der Frage auch dadurch, daß ein erheblicher Teil der Ölfelder der Ver. Staaten in fremdem Besitz ist. Nach einer Aussage des Kapitän Halligan, Leiter der Brennstoffversorgung der amerikanischen Flotte, sogar 47 %. Fest steht aber wohl, daß die amerikanischen Ölexporteure energisch versuchen, den Kreis der von ihnen belieferten Ölbunkerplätze der Welt zu vergrößern. Über die vorhandenen enthalten „Nauticus" 1923 und die vorerwähnte Karte von Dr. Schweer Angaben, die aber bei der raschen Entwicklung dieser Dinge heute wohl schon als z. T. überholt gelten können. Nach einer Zusammenstellung von Dr. Krüger („Tägliche Berichte der Petroleumindustrie" vom 5. III. 24) sind im indopazifischen Gebiet 45 englische Bunkerstationen und 16 amerikanische vorhanden. Nach Dr. Schweer gab es Anfang 1923 auf der gesamten Welt 110 reine Ölbunkerstationen und

234 Öl- und Kohlenversorgungsplätze. Von diesen 344 Bunkerplätzen waren 70 in amerikanischem Besitz. England soll von 1918/23 5 Mill. £ für die Errichtung neuer Bunkerstationen aufgewendet haben (in 1921 allein 1,5 Mill. £). Bei einem Anhalten der californischen Überproduktion (1922 138 Mill. Barrels, 1923 262 Mill. Barrels) ist aber wohl anzunehmen, daß der amerikanische Ölstrom stärker als bisher nach Ostasien geleitet werden wird. Ob und wie lange diese Höhe der amerikanischen Produktion anhalten wird, steht dahin. Die Versorgung der vorderindischen Häfen soll seit 1920 als Monopol englischen Gesellschaften vorbehalten sein, wie auch in Indien ausschließlich Engländer Schürfungsrechte erhalten. Indien selbst produziert nicht Öl genug für den eigenen Bedarf (Jahresproduktion nach Curzon 1920 1,2 Mill. t). Die Eisenbahnen allein verbrauchten 1920 300000 t (Bericht Curzon an Sir Auckland Geddes.) Früher soll Indien erhebliche Mengen von Öl aus den Ver. Staaten importiert haben.

Auf Grund des Vorhergesagten möchte ich meine Anschauung über die indisch-pazifischen Ölprobleme so zusammenfassen: Der jetzt nahezu ganz englisch umrahmte indische Ozean — nach Arthur Dix („Politische Geographie") war die Herstellung dieses Zustandes eins der wichtigsten englischen Kriegsziele — ist mit seinen englisch beherrschten Ölfeldern das für die Aufrechterhaltung der englischen Seeherrschaft wichtigste Ölrohstoffgebiet. Seine Produktion (Persien 27 Mill. Barrels, Hinterindien 15 Mill., Indien 7 Mill. Barrels 1923) ist zwar im Vergleich mit der gesamten Weltproduktion gering. Der staatliche Einfluß auf diese ausbaufähigen Gebiete gibt aber in bezug auf Produktion und Transport Sicherheiten. Singapore, zentral im hinterindischen Ölgebiet gelegen, ist das Zwing-Uri Englands für das von ihm beherrschte Ölgebiet und der östliche Stützpfeiler seines Machtsystems im Indopazifik. „Englands wirtschaftliches Herz schlägt in Indien" (Dr. Jessen). Derjenige im Westen ist die für fremde Seemächte nahezu unangreifbare englische Position im persischen Golf. Im Süden ist Mauritius von wachsender Bedeutung. Schwache Stellen sind die leicht unterbrechbaren Rohrleitungen zur Küste, wie der Krieg in Persien erwiesen hat. Auch die Raffinerien sind schwache Punkte. Diejenige in Abadan brannte 1922 nieder. England hat daher wohl seine Raffinerien in steigendem Maße ins Mutterland (Swansea) verlegt. Die kapitalistischen Verflechtungen der englischen Ölgesellschaften untereinander und auch mit amerikanischen Trusts in anderen Weltteilen sichern daneben England den ständig wachsenden Friedensbedarf, die Durchführung seiner Vorratswirtschaft und die Leistungsfähigkeit seiner großen Ölindustrie im Mutterlande, sowie die Aufrechterhaltung seiner Vorzugsstellung als Belieferer von Weltbunkerstationen. Im Indopazifik ist England ölwirtschaftlich die Vormacht. England steht als Ölproduzent und Ölhändler überall in der Welt in scharfem Wettbewerb mit den Ver. Staaten, deren autarkische Vorzugsstellung behindert

wird durch den ungeheuren Ölkonsum im Lande und den Besitz fremder Gesellschaften an Ölfeldern in den Staaten selbst. Wer bei dem Kampf um die Ölfelder an der Ost- und Westküste Südamerikas, deren Kapazität von Dr. White sehr hoch geschätzt wird, Sieger bleibt, steht dahin. Die nationale amerikanische Konkurrenz kann sich im indopazifischen Gebiet zunächst nicht sehr stark auswirken. Es ist bezeichnend, daß das persische Ölfeld durch den halben Erdumfang von den Ver. Staaten getrennt ist. Im Konfliktsfalle aber ist die Versorgung der amerikanischen Flotte mit Öl immer gesichert. Diejenige der englischen ist im Mutterlande nur durch Vorratswirtschaft ganz sicher zu stellen. Im indopazifischen Gebiet, der Zone, die für zukünftige Auseinandersetzungen in erster Linie in Betracht kommt, scheint sie gesichert, vorausgesetzt, daß Singapore als Flottenstützpunkt ausgebaut wird und es England gelingt, seine Machtposition im indopazifischen Gebiet auch den Eingeborenen gegenüber aufrecht zu erhalten. Die Abhängigkeit vom Mittelmeerweg und vom indopazifischen Öl hat Englands Seemachtposition ganz allgemein gegen früher verschlechtert. England ist heute nicht mehr „ein Venedig mit den Oceanen als Kanälen“. (Yorck von Wartenberg). In gewissem Sinne ist der Schwerpunkt der englischen Seemacht durch die Ölabhängigkeit in das indopazifische Gebiet verschoben. Der Weg um das Kap bedeutet für Öltransporte mindestens Verzögerungen. Im Konfliktsfalle mit Frankreich, das auch mit Stützpunkten am Weg um das Kap vertreten ist, ist die Lage Englands nicht ohne Schwierigkeiten, falls amerikanische „Neutralität“ die Ölzufuhren abstoppen würde. Diese Dinge nötigen, wie manches andere, England zu Rücksichten auf die französische Politik. Der Leidtragende dabei ist Deutschland an Rhein und Ruhr. In diesem Sinne berührt auch uns, ganz abgesehen von wirtschaftlichen Konsequenzen, das indopazifische Ölproblem stark. Die englischerseits soeben (März 1924) verlautbarte Absicht, den Schwerpunkt seiner Seemacht nach Ostern 1924 in das Mittelmeer zu verlegen, und so dem indopazifischen Ölgebiet näherzubringen, deutet darauf hin, daß die englische Politik an den engen Beziehungen zu Frankreich festzuhalten gewillt ist.

Japan ist abhängig und wird wahrscheinlich abhängig bleiben von einer reinen Ölvorratswirtschaft. Seine Ölabhängigkeit von den Angelsachsen ist ein bedeutsames Schwächemoment seiner Seemachtstellung im Pazifik. Auch die ihm oft zugesprochene Rolle als Vormacht der Selbstbestimmung anstrebenden „Monsunländer“ wird dadurch beeinflußt. Einer gemeinsamen Aktion der Angelsachsen würde es bei längerer Kriegsdauer fast wehrlos gegenüberstehen. Im Frieden ist es von den Preisdiktaten der angelsächsischen Öltrusts abhängig. Der Hunger nach Ölfelderbesitz wird mit der Erschöpfung bisher ergiebiger Gebiete und bei den wachsenden Verwendungsmöglichkeiten des Öls noch zunehmen. Der zukünftige Ölhunger der Ver. Staaten könnte sehr wohl auch in das indopazifische

Gebiet übergreifen und dort zu Interessenkonflikten mit England führen, dessen persisch-mesopotamischer Besitz Zukunftsmöglichkeiten in sich birgt. Die Sinclairkonzession in Nordpersien und Sachalin, die ungern gesehene Zulassung der Standard Oil nach Mesopotamien, der englisch-amerikanische Streit um die Ausbeutung der Dschambifelder auf Sumatra 1921 könnten Vorläufer solcher Differenzen sein: „In zehn Jahren werden die Amerikaner für 1 Milliarde Dollar jährlich Erdöl einführen müssen und das Geld dafür wird in englische Taschen fließen." (Wallstreet Journal.) „Fremde Länder haben Reserven für 250 Jahre, die Ver. Staaten nur für 18 Jahre. Die englische Ölpolitik will bewußt Amerika von dem Ölfelderbesitz in anderen Ländern ausschalten" (Kapitän Halligan im Sinclair-Ölskandalprozeß).

Andererseits sind aber auch Tendenzen für eine schiedlich-friedliche Teilung der Ölgeschäfte der Welt zwischen den angelsächsischen Trusts gelegentlich erkennbar gewesen. „Heute wird die Notwendigkeit des Zusammenschlusses verwandter Industrien anerkannt." (Jessen.) Z. Zt. ist die Produktion der bedeutendsten amerikanischen Trusts (Standard Oil 30 Mill. t, Doheny 5 Mill. t, Sinclair 2 Mill. t jährlich) derjenigen der englischen (Royal Dutch 17 Mill. t, Anglo-Persian 3 Mill. t, Burmah 1,5 Mill. t) noch überlegen. Die Verfasser des schon oben erwähntes Buches „The Oiltrusts and Anglo-American Relations" schätzen allerdings, daß England praktisch heute schon die Hälfte der Weltproduktion kontrolliere. Sie sind starke Befürworter einer kapitalistischen und staatlichen Verständigung der Angelsachsen in Ölfragen, wofür auch z. B. die Tatsache spricht, daß die Standard Oil 35% des englischen Ölbedarfs deckt (Jessen). Die eigentlichen Bebesitzer des Ölreichtums im indopazifischen Gebiet, die Kurden, Perser, Inder und Malayen, sind natürlich ausgeschaltet. Ihre Machthaber werden mit Trinkgeldern abgefunden. Über Persien sagt Dr. Schweer, und das gilt auch für andere Gebiete: „Die Konzessionen sind, im Rahmen der politischen und wirtschaftlichen Gebiete betrachtet, Marksteine zunehmender Abhängigkeit des Landes von fremden Mächten."

Das Anreizende des „Goldsaumes des Asiatischen Bettelmantels", von dem Lord Curzon sprach, besteht heute nicht mehr ausschließlich wie zu Zeiten Vasco da Gamas, Magelans und Drakes aus Gold, Edelsteinen und Gewürzen, das schmierige aber doch so unentbehrliche Erdöl spielt im Zeitalter der Technik und des Rohstoffhungers in der Wertung der von Fremden ausgebeuteten indopazifischen Länder eine sehr große Rolle.

Daß ein Gefühl für das „Selbstbestimmungsrecht der Monsunländer", worin Persien und Mesopotamien einzuschließen wären, vorhanden ist, und durch Wort und Schrift gestärkt wird, hat Prof. Dr. Haushofer in diesen Heften und an anderer Stelle (Geopolitik der Selbstbestimmung in Ostasien, Kurt Vowinckel Verlag,

Berlin) überzeugend dargelegt. Aber ich fürchte, daß, soweit der Blick in die Zukunft zu dringen vermag, die indopazifischen Ölprobleme trotz des Geschreies der großen Mächte im Versailler Diktat über die „Rechte der kleinen Nationen" den Selbstbestimmungsbestrebungen der Bewohner der Monsunländer eher Hindernisse in den Weg legen als förderlich sein werden. Denn wenn auch bei der heute, nach der Neuverteilung der Erde einschließlich der ostasiatischen Länder in Versailles und Washington, in der Welt herrschenden, auf Saturiertheit der „Großen" basierten pazifistischen Mentalität, Besitzverschiebungen auf Grund kriegerischer Auseinandersetzung für die nächste Zeit unwahrscheinlich sind, so vollzieht sich in der ganzen Welt doch andererseits eine kapitalistische internationale Vertrustung der durch „Macht" gestützten Ausbeutungsunternehmungen, die, unblutig zwar, aber erbarmungslos und stumm würgend, Schlachten schlägt und Siege erficht. Auch hier heißt es: „Vae victis!" An unserem deutschen Schicksal und an unseren Aussichten gemessen erscheint mir die Zukunft der ölproduzierenden Länder im Indopazifik trübe, gerade weil sie über heißbegehrte Bodenschätze verfügen.

OTTO BLUM:
DIE GRUNDZÜGE DES EUROPÄISCHEN VERKEHRS

Die Bedeutung Europas für das politische und kulturelle, für das wirtschaftliche und Verkehrsleben steht in starkem Gegensatz zu der Kleinheit des Kontinents, umfaßt er doch nur 7% der Gesamtlandfläche unseres Planeten. Allerdings ist diese nur an der Oberfläche haftende Betrachtungsweise reichlich äußerlich, denn man müßte wenigstens die Werte der Flächen in Rechnung stellen, wobei man (ohne Berücksichtigung der Bodenschätze) schon zu der Zahl von rund 20% als dem Anteil Europas an der „Kulturfläche" der Erde kommt. Aber auch diese Zahl ist noch zu niedrig, weil innerhalb der Gesamtkulturfläche die Werte gar zu verschieden sind. Einen geeigneteren Maßstab bildet vielleicht die Größe der Bevölkerung: Europa umfaßt mit etwa 450 Millionen Menschen rund 26,5 % der für das Jahr 1920 auf 1725 Millionen zu schätzenden Bevölkerung der Erde. Indessen Europas Bedeutung ist augenscheinlich noch wesentlich größer, als es selbst in diesen Zahlen zum Ausdruck kommt. Es müssen also noch andere Kräfte wirksam sein (Klima, Rassen, Bodenschätze, Verkehrslage), zumal das Europa, das einen so großen Teil der Welt beherrscht, nur einen Teil des Kontinents Europa bildet, nämlich nur den Westen bis etwa zur Linie Fiume - Budapest - Königsberg. Für gewisse Beziehungen müßte man das Gebiet sogar noch enger fassen, und wer bei verkehrsgeographischen Betrachtungen geometrische Gebilde liebt, kann sich wohl zu einem „höchsten Kulturkreis der Welt" bekennen, dessen Mittelpunkt im Raume Köln - Dortmund liegt und dessen Halbmesser nur 1000 km beträgt. Dieser Kreis umschließt tatsächlich — oder hat wenigstens bis zum Weltkrieg umschlossen — die Gebiete intensivster Besiedelung, die Stätten höchster Arbeitsleistung, größten Kapitals, stärkster Verkehrsverdichtung, mächtigster Heere und Flotten und großenteils höchstentwickelter Kultur. Auch für unsere Betrachtung ist es oft vorteilhaft, sich diesen Kreis als das regelmäßigste und daher anschaulichste Gebilde vor Augen zu halten (Fig. 1). Die Kreisfläche ist nur rund 3 Mill. qkm groß (gegen Deutschland 1914 rund 543000 qkm, 1919 rund 472000 qkm, Europa 10 Mill. qkm, gesamte Landfläche der Erde 149 Mill. qkm.

Andererseits kann und muß aber der Begriff Europa weiter gefaßt werden, denn für den Verkehr (und für Wirtschaft und Politik) sind nicht die Kontinente die Einheiten, vielmehr werden manche Kontinente durch starke natürliche Binnengrenzen (Wüste, Gebirge, Urwald) zergliedert, während die benachbarten Teile verschiedener Kontinente durch das scheinbar trennende Meer eben nicht getrennt, sondern verbunden und zu Einheiten zusammengefaßt werden. „Länder trennen, Meere verbinden" ist ein nur zu wahres Wort; denn der Seeverkehr ist billig, der Landverkehr aber, selbst in der höchstentwickelten Form der Eisenbahn oder des

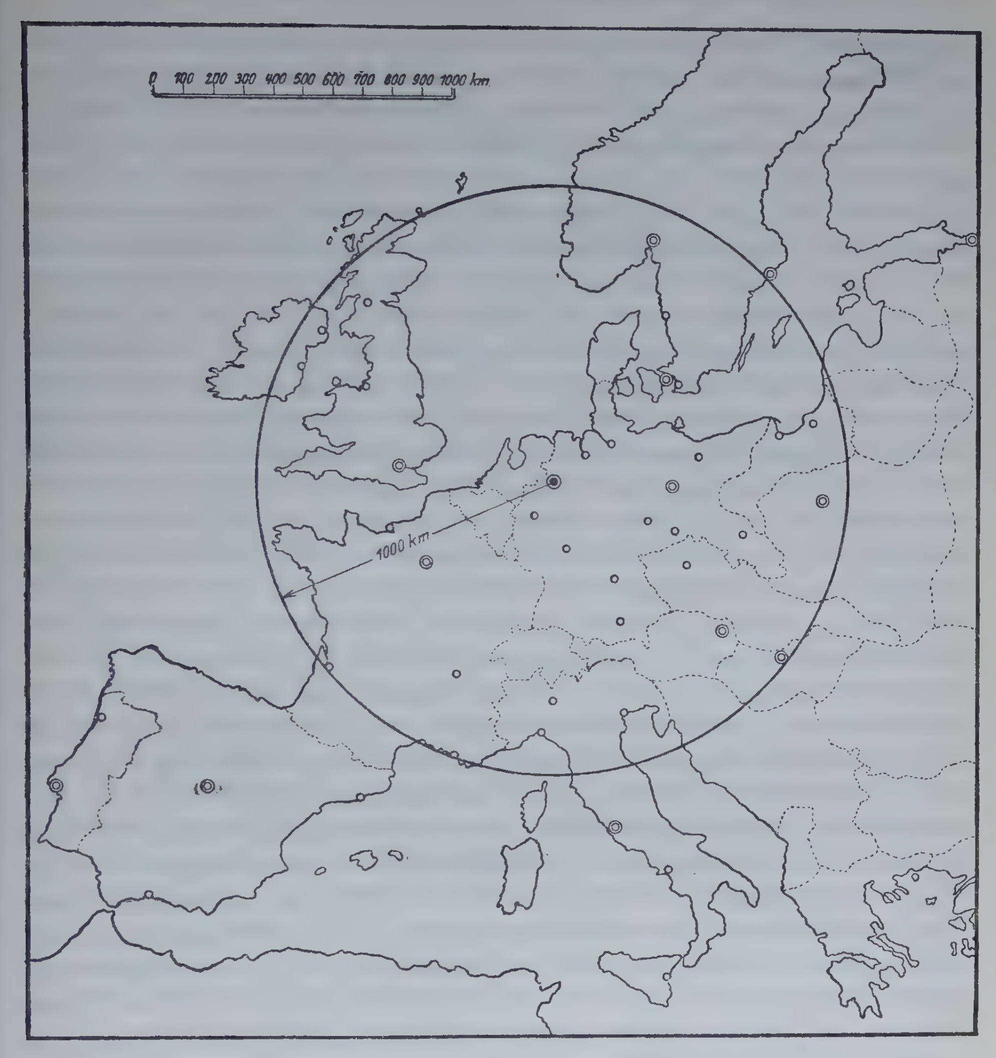


Fig. 1. Der „höchste Kulturkreis der Welt“.

Flugzeuges, teuer. In diesem Sinne werden der Nordrand Afrikas und Vorderasien an Europa angeschlossen, nämlich so weit, wie die Kraft des Mittelmeeres und seiner „Fortsetzungen“ (Tiefebenen, Ströme usw.) sich in das Landesinnere hinein auswirken kann. Das ist der Fall bis zu jener starken Binnengrenze, die als Wüsten- und Gebirgsgürtel einheitlich vom Atlantischen Ozean durch Nordafrika-Arabien-Persien bis nach Innerasien reicht; die nördlich gelegenen Lande werden Europa zugewiesen, den Ländern südlich und östlich aber ist ein selb-

ständiges Leben vorgezeichnet. Nach Sibirien hinein ist die Grenze nicht scharf; der Ural kann nicht als solche gelten, aber östlich von ihm wird mehr und mehr die lähmende Kraft des „großen Raumes“ wirksam, und diese setzt die Wirtschafts- und Verkehrs-Beziehungen trotz der politischen Einheit auf ein bescheidenes Maß herab.

Faßt man den so skizzierten Raum als das eigentliche natürliche europäische Wirtschaftsgebiet auf, so ist damit auch gleichzeitig der Rahmen gegeben, in dem sich die Binnenverkehrsmittel im allgemeinen halten müssen, denn auch die Eisenbahnen haben keinen unbeschränkt großen „Aktionsradius“, was die „Weltverkehrs“-Schwärmer immer anzunehmen scheinen, die sich an der Großartigkeit „transkontinentaler“ Eisenbahnen und sogar derartiger Binnenwasserstraßen (Nordsee-Schwarzes Meer!) berauschen. Ein dichteres Netz von Schienenwegen, Kraftwagenlinien oder gar Binnenwasserstraßen ist jedenfalls nur innerhalb bescheidener Räume möglich, für „Europa“ also etwa innerhalb des oben gezeichneten Rahmens. Darüber hinaus nehmen noch einzelne wenige Eisenbahnen den Verkehr mit den andern Wirtschaftsreichen auf — so die sibirische Bahn, die künftige Bahn über Turkestan nach Indien, die Kap-Kairo-Bahn, eine Bahn in den Sudan, eine Linie von Gibraltar nach der Goldküste mit Dampferanschluß nach Südamerika —, aber sie können nur den besonders zahlungskräftigen Verkehr von Menschen, Nachrichten, hochwertigen und leichtverderblichen Gütern bedienen. Damit jedoch ist die Zahl solcher Bahnen sehr beschränkt, und im allgemeinen bedürfen sie hoher Zuschüsse, die aus politischen Gründen notgedrungen gezahlt werden. Es bleibt also auch hier die allgemeine Grundregel des Weltverkehrs bestehen, daß die weiten Transporte nur mit dem billigen Seeschiff bewältigt werden können, daß dagegen die durchschnittlichen Transportlängen auf Eisenbahn, Fluß und Kanal klein sind, weil die Hauptmasse von wohlfeilen Massengütern ausschlaggebend ist und diese nur geringe Transportkosten tragen kann. In Deutschland entfielen z. B. im letzten Friedensjahr vom Gesamt-Binnenverkehr 80% auf wohlfeile Güter und 40% allein auf Brennstoffe; die durchschnittliche Transportlänge der Güter betrug auf den deutschen Binnenwasserstraßen nur 215 km, auf den Eisenbahnen sogar nur 130 km. An diese bescheidenen Zahlen sollte man immer denken, auch wenn man sich den Verkehr eines Weltwirtschaftsreiches vor Augen stellen will. Nichts wird im Verkehr so überschätzt wie der Weltverkehr, der Expreßzug, das Transkontinentale usw.

Auch für den Verkehr des scheinbar so einheitlich binnenländischen Nordamerika, das mag hier eingeschaltet sein, gelten ähnliche Gesetzmäßigkeiten. Das dichtere Eisenbahnnetz ist an die alt besiedelten Gebiete des Ostens, die Bergbaubezirke und die küstennahen Landstriche gebunden; nach Westen und dem Landesinnern zu wird das Netz immer weitmaschiger, und die Ausstattung der

Bahnen (mit zweiten Gleisen und Bahnhöfen) immer einfacher. Man darf sich auch hier nicht durch die (in Karten kleinen Maßstabes allerdings sehr auffälligen) „Pazifikbahnen" blenden lassen, deren Verkehr wesentlich kleiner ist als man aus begeisterten Darstellungen jener schließen muß, für die Pullmanwagen und Luxuszug die maßgebenden Erscheinungen des Eisenbahnwesens sind. Die Pazifikbahnen sind viel zu lang, um einen Massenverkehr bewältigen zu können; der Weg der Massengüter von New York nach San Franzisko geht durch den Panamakanal, wie der von Odessa nach Rotterdam über Gibraltar.

Betrachtet man das erweiterte Europa, so kann man es als die Nordwestecke eines vereinigten afrikanisch-asiatischen Erdteils bezeichnen. Die Westküste dieses einheitlichen Erdteils gegen den Atlantischen Ozean entspricht dem Westrand des Schelfs, kenntlich an den Tiefenlinien des Ozeans; die der Hauptlandmasse vorgelagerten Inseln sind also als abgesprengte Teile des Kontinents zu betrachten. In einer derartigen Landmasse, die von Skandinavien bis zur Sahara, von Großbritannien bis über den Ural hinausreicht, müssen sich natürlich durchgehende Landwege schaffen lassen, und hierauf beruht zum Teil die Bedeutung Europas als der gegebenen Stelle für die Anfangsstationen der oben genannten Linien. Allerdings hätte sich der Verkehr nicht so entwickeln können, wie er sich tatsächlich entwickelt hat, wäre das gesamte hier umrissene Gebiet eine kompakte Landmasse, denn dann wären als Hindernis die Größe des Raumes und die Weite der Entfernungen zu stark spürbar geworden. Glücklicherweise aber sind nun geologische Umgestaltungen vor sich gegangen, durch die es dem Meere gelungen ist, die Landmasse zu zergliedern. Es scheint sich dabei hauptsächlich um drei Vorgänge gehandelt zu haben: 1. der Nordwestteil hat sich gesenkt (erkennbar an der Ablösungen der britischen Inseln der Überschwemmung einer früheren Tiefebene durch die heutige Nordsee, dem Einsinken der Ostsee); 2. es haben sich Risse, Sprünge, Gräben, Senkungsfelder gebildet (die beiden Hauptbecken des Mittelmeeres, die Rhone-Furche, der Oberrheinische Graben, die Lombardei, das Adriatische Meer, Ägäis-Hellespont-Marmara-Bosporus, das Rote Meer), die jetzt teils als Meeresbecken, teils als Tiefebenen erscheinen; 3. hat die Brandung des Meeres vorhandene Schwächezonen weiter ausgearbeitet und namentlich die beiden wichtigsten Tore von Dover und Gibraltar geschaffen bezw. geweitet. Daß mit diesen Andeutungen die morphologische Entwicklungsgeschichte Europas nicht irgendwie erschöpfend behandelt ist, versteht sich von selbst; uns kam es auch nur darauf an, mit wenigen skizzenhaften Strichen die Morphologie Europas als Grundlage der Verkehrsentwicklung zu zeichnen.

Die eben genannten geologischen Gegebenheiten lassen sich nun in ein gewisses System bringen, das der Gestaltung der Verkehrswege seinen Stempel aufdrückt: es handelt sich in der Hauptsache um zwei große West-Ost-Einbrüche und

viele kleinere Nord-Süd-Sprünge. Der großartigste West-Ost-Einbruch ist der des Mittelländischen Meeres, der Europa von Afrika scheidet, so wie entsprechende Einbrüche und Mittelmeere Nord- und Südamerika, Asien und Australien trennen. Auf dieser Reihenfolge von Einbrüchen ist die wichtigste Erscheinung des Weltverkehrs begründet, nämlich der die Erde umschlingende West-Ost-Seeweg(Nordsee-Gibraltar-Suez-Aden-Singapore-Panama(New York)-Nordsee), dessen Bedeutung für Europa hauptsächlich in den „Suez-Linien" (nach Indien, Ostasien, Australien, Ostafrika), also im Seeverkehr Nordsee-Gibraltar-Suez und im Eisenbahnverkehr zwischen Nordsee und Mittelmeer (z. B. London-Marseille, Hamburg-Neapel) zum Ausdruck kommt.

Der Mittelmeerraum besitzt infolge von Größe und Gestalt, Lage und Klima eine so eigenartige Struktur, daß er nicht nur die sogenannte „mittelmeerische Provinz" und das auf ihr beruhende römische Weltreich schaffen half, sondern auch Wirtschaft und Kultur, sowie namentlich das Verkehrs- und Siedelungswesen der gesamten Atlantischen Welt stark beeinflußt hat. Die für unsere Betrachtung wichtigsten Züge sind in dieser Beziehung: 1. die starke Durchdringung von Meer und Land, durch die der Seeverkehr, namentlich die Küstenschiffahrt in hohem Maße angeregt und gefördert wurde; 2. die verkehrsungünstigen Verhältnisse der Mittelmeerflüsse, durch die die Binnenschiffahrt gelähmt wird; 3. die Wegsamkeit der an das Mittelmeer herantretenden Tiefebenen, der Steppen und auch der Wüsten, durch die der Straßenbau (Perser, Römer und Araber) so außerordentlich angeregt worden ist; 4. die starke Aufteilung der Küstenlandschaften in Inseln, Halbinseln, kleine durch Gebirge getrennte Ebenen, Küstensäume usw., wodurch vielerorts die Kleinstaaterei begünstigt worden ist, bis endlich Rom die Einheit schaffen konnte, die sich vornehmlich auf die Schiffslinien und die an diese anstoßenden Landstraßen stützte; 5. die Quellenarmut, die in Verbindung mit der Kleinstaaterei die städtische Wohnweise, also die Verstadtlichung und das Übergewicht der Stadt über das Land begründet hat (vergl. all die phönizischen, griechischen und etruskischen Stadtstaaten; auch das römische Reich war nie viel mehr als ein Städtebund mit der Stadt Rom als führende Spitze, und das heutige Italien hat sich erst sehr spät aus dem Chaos kleinster Staaten zum Einheitsstaat durchringen können).

Diese auf eigenartigen geographischen Erscheinungen beruhenden Eigentümlichkeiten des Mittelmeerraumes haben sich aber auch in Gebiete hinein ausgewirkt, wo die geographischen Voraussetzungen andere sind, namentlich, dem Zug der griechisch-römischen Kultur und des Christentums folgend, in die Länder nördlich der Alpen, also in die Gebiete, an die heute die Führung in Wirtschaft und Verkehr übergegangen ist. Diese Übertragung, verstärkt durch die Überschätzung der antiken und die Unterschätzung der germanischen Kultur, hat

natürlich zu Konflikten führen müssen, die wir z. B. in der zeitweilig starken Vernachlässigung der Binnenwasserstraßen, der Bevorzugung der großen Städte in der Verkehrspolitik usw. beobachten können. Namentlich das deutsche Verkehrswesen krankt noch heute daran, daß wir in mancherlei Beziehung zu römisch und byzantinisch, aber zu wenig deutsch denken. Die Engländer sind diesem Einfluß weniger unterlegen, weil die verkehrsgeographische Struktur ihrer Inselwelt von anderer Art ist und weil sie sich frühzeitig auf den Übersee-Verkehr einstellen mußten. Auch die Russen haben sich den fremden Einflüssen mehr entzogen; der osteuropäische Lebensraum hat auch in verkehrsgeographischer Hinsicht eigene und starke Gesetze.

Der zweite geographisch nicht so gewaltige, aber für den heutigen Verkehr wohl noch wichtigere West-Ost-Einbruch ist der der Nordsee-Ostsee. Auch er hat eine Insel- und Halbinselwelt geschaffen, aber sie ist nicht so zerstückelt wie die südliche, denn den Inseln und Halbinseln, schon an Zahl und Größe geringer, wird durch die große einheitliche nordeuropäische Tiefebene ein Gegengewicht geboten. Die Senkung ist hier auch nicht durchgehend, denn das Rote Meer hat im Norden kein Gegenstück, vielmehr wird der Verkehr zwar durch die an den Finnischen Meerbusen anstoßende Seenkette begünstigt, bald darauf aber durch die Schnee- und Eiswüsten des hohen Nordens blockiert.

Der Dreiteilung des Mittelmeeres in ein westliches, ein östliches Becken und das Schwarze Meer kann man im Norden eine Dreiteilung: Irische See und Kanal, Nordsee, Ostsee gegenüberstellen. Für den Süden ist der westlichste Teil (mit Barcelona, Marseille, Genua, Neapel) der wichtigste, für den Norden dagegen der mittlere (mit London, Antwerpen, Rotterdam, Bremen, Hamburg); für beide ist der östlichste Teil ein Binnenmeer, das Schwarze Meer ein russisch-vorderasiatisches, die Ostsee ein deutsch-skandinavisch-slavisches. Aber die Ostsee ist wichtiger als das Schwarze Meer, denn sie ist trotz klimatischer Schwierigkeiten dem Verkehr günstiger; sie ist schmal und reich gegliedert, eigentlich ein großer Fluß, für Seeschiffe voll fahrbar, und für den Querverkehr mittels Eisenbahnfähren gut überwindbar. Sich die Ostsee als einen großen Fluß vorzustellen, der in zahlreichen „Quellflüssen" (z. B. Düna, Memel, Weichsel, Oder) entspringt, eine breite äußerst wegsame Ebene durchströmt und in einem großen Delta (durch den Sund, den Nord-Ostsee- und den Elbe-Trave-Kanal) in die Nordsee ausmündet, der also ein gewaltiges Binnennetz von Schiffahrtswegen und Eisenbahnen (ähnlich wie etwa die La Plata-Ströme) geschaffen hat und an dem Hauptarm seines Deltas die beherrschende Handels- und Verkehrsstadt Hamburg hat entstehen lassen — diese Vorstellungsart ist vielleicht die sinnfälligste und bequemste.

Den beiden West-Ost-Meereseinbrüchen entsprechen im Landesinnern zahlreiche West-Ost-Bänder. Als Ebenen, Täler, Senken sind sie dem Verkehr

günstig (Skandinavische Senke, Finnischer Meerbusen, Russische Seenkette, nordeuropäische Tiefebene, Lombardei); als Gebirge sind sie dem Querverkehr, also der Richtung Süd-Nord hinderlich, und versuchen ihn in die Richtung West-Ost abzudrehen (Pyrenäen, Alpen, Jura, deutsche Mittelgebirge, Karpathen, Balkan, Kleinasiatische Gebirge, Kaukasus). Die wichtigste verkehrsgeographische Erscheinung ist in diesem Sinn die allerdings stark ausgezackte europäische Hauptwasserscheide, die aber nicht durchweg mit der Hauptverkehrsscheide zwischen Nord und Süd zusammenfällt.

Die beiden großen West-Ost-Einbrüche werden erweitert und die West-Ost-Ebenen werden in glücklicher Weise ergänzt und untereinander verbunden durch die oben erwähnten „Nord-Süd-Sprünge". An solchen sind vor allem zu nennen: Die Sunde und Belte, die die Ostsee mit dem offenen Ozean verbinden, die Furche Leine-Wetterau-Oberrhein-Saone-Rhone, das Adriatische Meer, Dardanellen, Marmara-Bosporus, das Rote Meer und in gewissem Sinne auch die Durchbrüche des Rheines durch das rheinische Schiefer- und der Elbe durch das Elbsandsteingebirge, die Senke March-Oder und die streckenweisen Versetzungen der norddeutschen Ströme aus der SO-NW- in die S-N-Richtung.

Die Einteilung Europas nach verkehrsgeographischen Beziehungen kann zunächst unter dem Gesichtspunkt der die einzelnen Teile beherrschenden Meere, also auf der Grundlage der Wasserscheiden erfolgen. In diesem Sinne sind auszusondern: der unmittelbar atlantische Westen (also der Westteil der Iberischen Halbinsel, Frankreich, England und Nordwest-Skandinavien), das Nordseegebiet (bis zu den Alpen und bis zu der Oder reichend), das Ostseegebiet, das Mittelmeergebiet, von dem das des Schwarzen Meeres abzutrennen wäre, und schließlich das des Kaspischen Meeres. Diese Einteilung hat naturgemäß für den Verkehr hohe und strichweise sogar entscheidende Bedeutung. Da aber vielfach Verkehrs- und Wasserscheiden nicht zusammenfallen, und da der Verkehr mancher Flüsse von anderen Flußsystemen und deren Landwegen oder von „fremden" Meeren „angezapft" wird, so kann diese Betrachtung zu Irrtümern verleiten. Für Europa genügt es, die beiden Hauptgebiete, das der Nord-Ostsee und das des Mittelmeeres zu skizzieren.

Die Hauptwasserscheide zwischen Nord und Süd folgte ursprünglich in geschlossenem Zuge jenem Gebirgskamm, der, an den Quellen der Garonne beginnend, heute noch in Cevennen-Côte d'or - Hunsrück-Taunus-Sudeten-Karpathen gut zu erkennen ist, also in etwa der dreifachen Länge der Alpen ein nach Norden ausgebogenes Verkehrshindernis darstellt. Durch diesen Höhenzug wird der Verkehr von Südfrankreich nach NO, von Südrußland nach NW, beide also nach Deutschland hineingeleitet, so daß dort eine Zusammendrängung erfolgen muß, und dies um so mehr, als die Ostsee und die Wasserscheide des Baltischen Höhen-



Fig. 2. „Die Verkehrsbereiche des europäischen Zentralgebietes."

rückens nach Süden ausgebogen sind. Diese Verkehrsverdichtung ist am stärksten in der Linie Stettin-Leipzig, der sog. „Taille" Preußens, und im Raum Hannover, dem „Nordkap" der deutschen Mittelgebirge, ausgeprägt; sie ist naturgemäß für

unser Vaterland sehr günstig, weil es damit zum Durchfuhrland zwischen weiteren Gebieten wird, die sonst den deutschen Verkehr nicht befruchten würden. — Die beste Eisenbahnverbindung Bordeaux-Odessa führt nicht über Mailand, sondern über Hannover!

Diese alte Hauptwasserscheide weist auch heute noch vielen Flüssen den Weg; sie stellt sich aber dem Verkehr nicht allenthalben in der gleichen Geschlossenheit entgegen, sondern ist durch drei wichtige Senken und Breschen ausgezeichnet: an der Westgrenze Deutschlands, dort, wo Mosel, Maas, Marne, Saone merkwürdig nahe beieinander entspringen und durch — allerdings schwache — Kanäle verbunden sind (vgl. den alten Handelsweg Marseille-Burgund-Champagne-Flandern), an der Ostgrenze Deutschlands, wo March und Oder nur durch die Mährische Pforte voneinander getrennt sind, so daß hier die wichtigen Linien von Breslau nach Wien und Budapest hindurchführen und ein Großschiffahrtsweg geschaffen werden soll, und in der Mitte Deutschlands im heutigen Wesergebiet oder vielmehr in der alten Senke Leine-Wetterau, dem Teilstück des oben erwähnten „Nord-Süd-Sprungs" Hamburg-Frankfurt-Marseille.

Außerdem ist die alte Wasserscheide in höchst bedeutungsvoller Weise von zwei Flüssen durchgenagt: von der Elbe, so daß hierdurch das reiche Böhmen nach Deutschland geöffnet wird, und vor allen vom Rhein (zwischen Bingen und Bonn), wodurch dieser Süddeutschland und die Schweiz an den Norden angeschlossen hat und zum wichtigsten Strom Europas, zum großen Völkerweg zwischen Nord und Süd, Nordsee und Mittelmeer, Nordwesteuropa und Suez geworden ist.

Durch diese Flußdurchbrüche wird die Wasserscheide nicht nur örtlich an den beiden Stellen nach Süden ausgebogen, sondern es wird ganz allgemein der Norden Europas gegenüber dem Süden begünstigt. Das wird aber noch durch mehrere andere Umstände verstärkt: 1. das in der Gegenwart ausgeprägteste Hochgebirge Europas, die Alpen, dacht sich nach Norden allmählich, also dem Verkehr günstig, ab, während es nach Süden jäh abstürzt, dem Verkehr von dieser Seite her also größere Schwierigkeiten bereitet; 2. der für Mitteleuropa wichtigste mittelmeerische Strom, die Donau, mündet nur in das abgesonderte Schwarze Meer und ist eine verkehrsgeographisch — zum Teil aus diesem Grunde auch völkisch und staatlich — so schwache Einheit, daß sein Verkehr allenthalben „angezapft" wird: der Verkehr des Oberlaufs bis etwa Linz fließt zum Rhein, der der Strecke Linz-Wien zu Rhein, Elbe und Oder, dann kommt im ungarischen Senkungsfeld ein strittiges Gebiet, um das Triest und Fiume gegen Hamburg kämpfen, und erst hernach wird das Mittelmeer im Donaugebiet wirklich Herrscher.

In den geologisch-morphologischen Umgestaltungen der Hauptwasserscheide liegt es begründet, daß sie an mehreren Stellen tief eingesattelt ist und sich hier nur auf 300 bis 400 m erhebt (bei Belfort, Treuchtlingen-Nürnberg und Oder-

berg); die „transkontinentalen“ Eisenbahnen bedürfen infolgedessen keiner Scheiteltunnel, und es sind sogar Kanäle teils vorhanden, teils geplant.

Eine weitere verkehrsgeographisch wichtige Einteilung Europas geht von dem geologischen Gesamtbau aus. Hiernach gliedert sich Europa in ein Faltenland im Süden, ein Schollenland im Westen und ein Tafelland im Osten. Das Faltenland ist durch die tertiären Hochgebirgszüge (Atlas und Pyrenäen, Alpen und Apennin, Karpathen, Balkan, Kleinasiatische Gebirge, Kaukasus) gekennzeichnet. Es ist dem Verkehr, namentlich dem Nord-Süd-Verkehr hinderlich durch die Gebirge, günstig durch die dazwischen eingeschalteten Senkungsgebiete; es hat nur schwache Flüsse, ist dafür aber durch das Meer stark aufgeteilt; es ist mittelmeerisch, romanisch und griechisch, römisch-katholisch und mohammedanisch; es bildet, namentlich in seinem östlichen Teil, den Übergang von Europa zu den Ländern des Indischen Ozeans. Das Schollenland umfaßt Frankreich, England, Belgien, Holland, Deutschland, Dänemark und reicht nach Osten etwa bis zu einer Linie Czernowitz-Bornholm-Schonen. Auch hier ist die Durchdringung von Festland und Meer noch immer erheblich, und der Reichtum an großen Tiefebenen und starken Strömen steigert die verkehrsgeographische Begünstigung noch beträchtlich. Das Schollenland ist atlantisch, im Südwesten romanisch und katholisch, im übrigen germanisch und evangelisch; es umschließt den wichtigsten Teil Europas, gesegnet durch hohe Fruchtbarkeit, reiche Bodenschätze und arbeitsame, sehr dichte Bevölkerung. Das Tafelland endlich reicht von dem baltischen Schild über die Ostsee zu der riesigen russischen Platte hinüber. Es ist binnenmeerisch und nach Osten zu immer mehr kontinental, klimatisch vielfach benachteiligt, im wesentlichen slawisch und griechisch-katholisch.

Über dieses Tafelland sei noch eine besondere Bemerkung gestattet. Das große einheitliche russische Flachland mit seinen niedrigen Höhen, den bequemen Wasserscheiden (über die schon die Normannen ihre Kähne hinübergetragen haben), den weiten Tiefebenen und den großen Strömen muß den Eindruck erwecken, als ob Rußland ein dem Verkehr besonders günstiges Gebiet sei. Allerdings trifft das in mancher Beziehung zu; aber für unseren Zusammenhang ist es von besonderer Bedeutung, auch einmal die dem Verkehr ungünstigen Verhältnisse zu betonen. Rußland liegt allerdings an vier Meeren, aber trotz allem nicht am offenen Weltmeer, vielmehr ist es dem Ozean weit entrückt; zwei von den Meeren leiden zudem unter monatelangen Eisschwierigkeiten. Sodann wird Rußland mit überstarker Gewalt vom großen Raum beherrscht, d. h. gelähmt. Seine Macht wirkt sich um so mehr aus, je mehr man sich von den beiden wertvollsten Meeren, der südlichen, leidlich eisfreien Ostsee und dem Schwarzen Meer, von der kulturspendenden Nachbarschaft Deutschlands (Mitteleuropas) und von dem durch Fruchtbarkeit und Bodenschätze gesegneten Südgebiet, dem Land der schwarzen

Erde, entfernt und nach dem kalten Norden und dem heftige Temperaturunterschiede zeigenden Osten vorstoßen will. Hiermit ist auch schon die lähmende Kraft des Klimas angedeutet: vom Norden her wirkt sich das arktische Klima weit nach Süden, vom Osten her das kontinentale Klima weit nach Westen hin aus. Im allgemeinen werden auch die Möglichkeiten des russischen Binnenverkehrs zu günstig eingeschätzt: die schiffbaren Wasserläufe haben allerdings eine Gesamtlänge von 45 000 km, aber sie sind während langer Monate vom Eis blockiert, und manche Flüsse (Dnjepr!) haben böse Stromschnellen; für den Landverkehr bieten die Flüsse vielfach stärkere Hindernisse, als man in einem so ausgesprochen flachen Lande vermuten sollte, denn die Flüsse sind oft tief eingeschnitten, so daß lange und hohe Brücken erforderlich sind; das Straßennetz ist im Sommer bei Trockenheit leidlich, im Winter bei Schnee gut, in den Übergangsjahreszeiten vielfach so unbrauchbar, daß der Russe diese Jahreszeiten als die „wegelosen" bezeichnet; Bau und Betrieb der Eisenbahnen leiden unter der Versumpfung und Kälte, im Winter kann man in Rußland nicht bauen, in den Übergangszeiten vielfach nicht einmal neue Linien erkunden. Insgesamt klafft zwischen Mitteleuropa und Rußland ein starker Riß im Verkehrswesen, nicht etwa wegen des Wechsels der Spurweite, sondern wegen des Klimas und vor allem wegen der Raumgröße. Mitteleuropa ist der kleine, Rußland der große Raum. Die darin begründete Stärke der Verkehrsgrenze zwischen Rußland und Mitteleuropa sollte man keinesfalls unterschätzen.

Stellt man sich nun die Aufgabe, zur Kennzeichnung der wichtigsten Verkehrsrichtungen Europas zunächst die Hauptknotenpunkte des Verkehrs zu bestimmen, so ergibt sich, daß dies ohne Bezugnahme auf den sogenannten Weltverkehr bezw. auf die Politik der europäischen Staaten nicht möglich ist. Die überragende Stellung, die das kleine Europa einnimmt, gründet sich neben anderen Vorzügen (Klima, Rassen, Bodenschätze) auf seine einzigartige verkehrsgeographische Lage. Europa verfügt über die bedeutendste „Mittellage", denn es bildet den Mittelteil der größten Landmasse, das Zentralgebiet der Landhalbkugel, deren Pol streng geographisch bei der Loire-Mündung, verkehrs- und wirtschaftsgeographisch im Raum Niederrhein-Ruhr liegt. Die andern vier Erdteile (Afrika, Asien, Nord- und Südamerika) liegen im Kreise um Europa herum; nur Australien bleibt, wie allgemein so auch in dieser Beziehung, abseits. Demgemäß hat Europa nach allen Erdteilen die vergleichsweise kürzesten Wege, was z. B. recht sinnfällig in der durchaus „zentrischen" Lage des Suezkanals und der „exzentrischen" des Panamakanals zum Ausdruck kommt. Obwohl allseitig von Landmassen umlagert, ist Europa aber nicht dem Meere entrückt, sondern im Gegenteil von ihm aufs günstigste aufgeschlossen, denn es liegt am Schnittpunkt des Atlantischen Ozeans mit der oben erwähnten, großen, die Erde umschlingen-

den West-Ost-Wasserstraße. Hierbei beachte man, daß der Atlantische Ozean nur ein verhältnismäßig schmaler „Kanal“ ist und dadurch, im Gegensatz zum Großen und auch zum Indischen Ozean, nicht der lähmenden Kraft der großen Wasserwüsten unterliegt und daß er, gestützt auf diesen und andere Vorzüge, mehr als 75% des Seeverkehrs beherrscht. Zu den anderen Vorzügen gehört vor allem der eigenartige Verlauf der „Hauptwasserscheide der Erde“, die dem Atlantischen Ozean 53% der Gesamtlandfläche, dem Großen und Indischen Ozean aber zusammen nur 22% zuweist (der Rest von 25% hat keinen Abfluß zum Meer). Von den sechs größten Strombecken der Welt öffnen sich fünf nach dem Atlantischen Ozean!

Hierdurch (und durch die zivilisatorische Leistungsfähigkeit seiner Bewohner) ist es Europa gelungen, an seinem Gestade das „Zentralbecken des Weltverkehrs“ zu schaffen, nämlich die Nordsee mit Kanal und Irischer See, gekennzeichnet durch die „Welthäfen“ Liverpool und London, Antwerpen und Rotterdam, Bremen und Hamburg. Als der hervorragendste Punkt dieses Verkehrsbeckens muß Hamburg bezeichnet werden. Wenn die anderen Häfen eine so hohe Bedeutung haben, so liegt das bei den „Rheinmündungshäfen“ an dem Reichtum und der hervorragenden Wegsamkeit ihres engeren Hinterlandes, bei den englischen Häfen teils an der geographischen, also dauernden und zuverlässigen Gunst reicher Kohlenlager und guter Verkehrsgrundlagen, teils an der nur geschichtlichen, also nicht unbedingt zeitbeständigen Erscheinung einer zwar sehr geschickten und erfolgreichen, aber brutalen Politik.

Vom „Zentralbecken“ strahlen die wichtigsten Welthandelsstraßen aus. Sie bestehen aus zwei Gruppen: die atlantischen Linien führen nach Nord-, Mittel- und Südamerika und nach Westafrika, die Suezlinien nach Indien, Ostasien Australien und Ostafrika. Die atlantischen Linien strahlen von Europa einfach (nach W und SW) aus. Die Suezlinien aber umfahren außerdem Europa, indem sie vom Zentralbecken über Gibraltar zunächst nach mittelmeerischen Häfen (Marseille, Genua, Neapel) führen; sie erzeugen damit einen transkontinentalen Verkehr zwischen Nordsee und Mittelmeer, der für das Eisenbahnnetz im Gebiet Hamburg - London - Marseille - Genua recht charakteristisch ist. Außer diesen Überseewegen sind noch folgende Seewege von „lokaler“ (europäischer) Bedeutung zu nennen: die Routen nach den nördlichen Meeren (hauptsächlich dem Fang von Fischen usw. gewidmet), die Schiffahrtslinien in der Ostsee, die Linien vom Nordrand des Mittelmeeres nach dem Nordrand Afrikas, und schließlich die Wege vom westlichen Mittelmeer und der Nordsee nach dem östlichen Mittel- und dem Schwarzen Meer (Levante-Verkehr). Die an zweiter und dritter Stelle genannten Seeverkehrswege unterliegen dem Wettbewerbe der Binnenverkehrsmittel, worin ihr stark „binnenländischer“ Charakter zum Ausdruck kommt.

Die Seehäfen sind die Ein- und Ausgangspforten für den radial zur Küste verlaufenden Verkehr der Flüsse und Eisenbahnen. Der Bedeutung der Häfen nach lassen sich auf dem eigentlichen Kontinent folgende Gruppen unterscheiden, die in ihrer Wichtigkeit stark abfallen (Figur 2): An erster Stelle stehen die von der Nordsee bis zur Hauptwasserscheide führenden Linien; sie bedecken den Raum von Le Havre - Lyon bis Hamburg - Kattowitz (Budapest), also den wichtigsten, durch dichteste Bevölkerung, Fruchtbarkeit, Bodenschätze, geringe vertikale Reliefentfaltung und große Ströme ausgezeichneten Teil Europas. Hier zeigt daher der Verkehr seine stärkste Verdichtung, was in der kleinen Maschenweite des Eisenbahnnetzes, den großen Bahnhöfen und der hohen Entwicklung der Binnenschiffahrt, namentlich auf Rhein und Elbe, zum Ausdruck kommt. Als die Hauptschlagader dieses Gebietes und ganz Europas könnte man das „Kohlenband" bezeichnen, das sich von Lens über Charleroi - Aachen - Essen bis Hannover hinzieht, als das Herz das „Industrierevier" Köln - Dortmund. An zweiter Stelle sind die vom mittleren Teil des Mittelmeeres nach Norden ausstrahlenden Linien zu nennen, die den Raum Marseille - Lyon bis Fiume - Budapest erschließen. An Bedeutung und Machtbereich stehen sie ihren nördlichen Brüdern stark nach, weil ihr Gebiet nicht so gesegnet ist und in dem Steilaufstieg der Alpen einen jähen Abschluß findet. An dritter Stelle folgen die von der Ostsee ausgehenden Linien, die schwedischen und die nordrussischen, nach Süden etwa begrenzt durch eine Linie Lemberg - Kiew - Kursk. Dann kommen die am Schwarzen Meer mündenden Ströme und Eisenbahnen; sie führen die Erzeugnisse Rumäniens und Südrußlands (namentlich Getreide und Petroleum) den Seeschiffen zu, welche diese größtenteils über Gibraltar zum Nordseegebiet weiterleiten. Die von der Südküste des Mittelländischen Meeres nach Afrika hinein ausgehenden Linien (Eisenbahnen mit anstoßenden Karawanenpfaden) haben vorläufig nur örtliche Bedeutung, merkwürdigerweise einschließlich der Bahnen im Gebiet des sonst so verkehrsgewaltigen Suezkanals; Ägypten ist eben nur eine „Oase" und der Kanal hat, da er durch die Wüste gebahnt ist, fast keinen Lokal- oder Nachbarschaftsverkehr. Die vom Ostgestade des Mittelmeeres nach Vorderasien und Indien führenden Landwege, einst von so großer Bedeutung und daher durch die ganze Geschichte hindurch so heiß umkämpft, müssen im Zeitalter von Kohle und Öl erst neu geschaffen werden, und zwar als Schienenwege (Bagdadbahn und die vielleicht aussichtsreichere Bahn Südrußland - Transkaspien - Afghanistan - Indien) und als Luft-Verkehrslinien.

Im Binnenverkehr überwiegen in Europa die West-Ost- über die Nord-Süd-Richtungen. Es ist das in der Gesamtgestalt des Erdteiles, seiner Lage zum Atlantischen Ozean und seinen Nebenmeeren und dem Verlauf der wichtigsten Gebirgszüge begründet, die für den Nord-Süd-Verkehr Hindernisse sind, den Nord-Ost-Verkehr dagegen begünstigen und manche Verkehrslinien in diese Richtung abbiegen.

Die wichtigsten Verkehrswege in West-Ost-Richtung sind:

1. die Nordsee-Ostsee, ausstrahlend nach Rußland hinein. Der Hauptweg wird durch einen Nebenweg ergänzt, der sich die schwedische Senke (Gotenburg-Stockholm) nutzbar macht, doch muß man die Bestrebungen um eine direkte Fähren-Eisenbahn-Verbindung Edinburg-Gotenburg-Stockholm-Reval-St. Petersburg sehr vorsichtig aufnehmen, denn der richtige Weg hierfür führt immer über London—Dortmund mit Gabelung nach Eydtkuhnen und Hamburg-Lübeck-Fehmarn-Kopenhagen. Leider ist die Fehmarnlinie unbegreiflicherweise noch immer nicht geschaffen, offenbar weil man fürchtet, der verkehrsgeographischen Vormachtsstellung Berlins dadurch Abbruch zu tun.

2. Die nordeuropäische Tiefebene. Sie sammelt den Verkehr von Westen (England, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien) und leitet ihn am Nordrand der Mittelgebirge entlang durch das „Niederrhein-Ruhr-Gebiet" nach dem „Nordkap" der Mittelgebirge (Raum Hannover), von wo er in die „Ostsee-Randlinie" Stettin—St. Petersburg, die „Mittellinie" Berlin - Warschau - Moskau und Kiew und die „Gebirgsrandlinie" Leipzig - Breslau - Oberschlesien - Lemberg - Odessa ausstrahlt. Die Macht der Ebene, noch vergrößert durch das große Kohle-, Erze-, Salz- und Öl-Band Lens-Essen-Bitterfeld-Kattowitz-Lemberg, ist so stark, daß sie den Verkehr zwischen dem Südwesten (Südfrankreich) und dem Südosten (Südrußland) um die sich nach Norden vorwölbenden Gebirge herumführt; der Verkehr nimmt lieber den großen Umweg in Kauf, als die von den Gebirgen bereiteten Schwierigkeiten. Hierdurch wird die Bedeutung der weiter südlich verlaufenden West-Ost-Wege naturgemäß verringert.

3. Paris - Saargebiet - Frankfurt - Leipzig und weiter nach Osten, eine sehr charakteristische „Buchten-Linie", denn sie verbindet die Buchten von Paris (Seinebecken), Frankfurt, Leipzig und Schlesien miteinander. Jede dieser Buchten für sich ist ein Sammelbecken für den Verkehr. Außerdem wird die Linie durch Bodenschätze (Steinkohle, Braunkohle, Salze, Erze) befruchtet.

4. Paris (und Saargebiet und Basel) - Stuttgart - München - Wien - Budapest - Konstantinopel, der stark überschätzte Weg des „Orient-Expreß". Er wird z. Zt. durch eine das Deutsche Reich vermeidende Linie Zürich-Arlberg ergänzt, die aber nur durch politische Künsteleien zu „internationaler" Bedeutung erhoben werden kann.

5. Spanien - Südfrankreich - Lombardei - Südslawien, ebenfalls eine überschätzte Linie, deren Wert durch die mehrmalige Überschienung hoher Gebirgswälle herabgesetzt wird.

6. Das Mittelmeer, von den Säulen des Herkules bis in den Orient hinein reichend und dort durch Fortsetzungen nach Indien und dem fernen Osten gestärkt.

Trotz der allgemeinen Überlegenheit des Seeverkehrs über den Eisenbahnverkehr muß man im europäischen West-Ost-Verkehr das Eisenbahnnetz, und zwar das der nordeuropäischen Tiefebene, als den wichtigsten Träger des West-Ost-Verkehrs bezeichnen, denn die Ebene ist nicht nur außerordentlich wegsam, so daß die Schienenwege durch Wasserstraßen wesentlich unterstützt werden können, sondern sie ist auch mit Fruchtbarkeit und Bodenschätzen so gesegnet, daß sie das höchste wirtschaftliche und kulturelle Leben Europas hervorgerufen und daher höchstwertige Verkehrsanlagen und beste Betriebsleistungen gezeitigt hat.

Die Nord-Süd-Linien, als die Verbindungen zwischen Kanal-Nordsee-Ostsee einerseits und Mittelmeer andererseits, sind naturgemäß um so wichtiger, je weniger sie durch (hohe) Gebirge erschwert werden, je zentraler sie liegen, und je mehr sie wirtschaftlich hochstehende Gebiete erschließen. Die nicht durch Gebirge erschwerten Linien können gemäß dem Verlauf der Alpen-Karpathen nur im Westen und Osten, also nicht in der Mitte verlaufen, sie kranken also an ihrer Randlage.

Für den Westen sind vor allem die Linien 1. Bordeaux-Toulouse-Narbonne und 2. London-Paris und Brüssel-Lyon-Marseille zu nennen. Die entsprechenden Eisenbahnlinien werden durch alte (veraltete) Kanäle ergänzt, die aber nur für kleinen Verkehr in Betracht kommen. Den Plan eines See-Kanals — für größte (Kriegs-)Schiffe fahrbar! — Bordeaux-Narbonne muß man sehr skeptisch aufnehmen. — Die Linie London-Marseille folgt der um die Wende des Mittelalters so wichtigen Straße Flandern-Champagne-Burgund-Mittelmeer; sie bildet jetzt einen Teil der Linie England-Indien und hat hierfür den Abzweig Mont Cenis-Turin-Brindisi erhalten (Weg der englisch-indischen Post).

Als östliche Linien sind die Verbindungen zwischen der Ostsee (Danzig-Königsberg-Libau-Riga) und dem Schwarzen Meer zu nennen. Bedeutung für den Durchgangsverkehr haben sie kaum; der Plan einer ergänzenden „transkontinentalen“ Wasserstraße hält auch hier ernsthafter Kritik keinen Stand.

Die mittleren Verbindungen sind sämtlich nicht nur durch die zentrale Lage, sondern außerdem durch den Reichtum der durchzogenen Gebiete ausgezeichnet. Trotz des Hindernisses Alpen-Karpathen brauchen sie dank der Eigenart der Hauptwasserscheide meist keine großen Höhen zu erklettern.

Die östliche Mittellinie 4. Danzig (und Stettin) - Oberschlesien - Wien-Adria macht sich die tiefe Einsattelung der Mährischen Pforte zunutze; ihre Kraft „verpufft“ dann aber im Raum Wien an dem Wall der Dinarischen Gebirge.

Als ein System mitteldeutscher Linien kann man die Verbindungen 5. Skandinavien (über Saßnitz) und Ostsee (von Stettin aus) - Mittelmeer bezeichnen. Die naturgemäße Eisenbahn wäre die Linie Stockholm-Saßnitz-Magdeburg-Leipziger Bucht-Nürnberg-Augsburg-Brenner-Verona; sie ist aber durch die Be-

vorzugung von Berlin und München und die Vernachlässigung von Magdeburg, Nürnberg und Augsburg entstellt, und ihre Verkehrskraft ist überhaupt nicht groß, weil erstens die Brennerbahn einen sehr hohen Scheitel hat und zweitens die naturgemäße Ausmündung des nordischen Verkehrs nicht über die breite Ostseelinie Trelleborg-Saßnitz, sondern über den schmalen Fehmarn-Belt nach Lübeck-Hamburg und damit in den großen „Verkehrsgraben" führt.

6. Hamburg-Frankfurt-Burgundische Pforte-Marseille. Dieser Schienenstrang würde trotz der vom Wesergebirge bereiteten Schwierigkeiten von außerordentlicher Bedeutung sein können, wenn nicht die französische Politik hemmend dazwischenführe. Unter dem leidigen Einfluß der Politik wird ein beträchtlicher Teil des Verkehrs an die wichtigste Gruppe der Nord-Südlinien abgegeben, nämlich an 7. die Rhein-Alpen-Linien, die dem schweizerischen Staatswesen als Paßland größten Stiles außerordentliche Bedeutung verleihen. Der Verkehr fließt bei Köln aus dem großen Dreieck von Glasgow-London und Stockholm-Hamburg zusammen, wird in schmalem Bett von Köln nach Basel weiter geleitet, um von hier über die Alpenbahnen nach dem Mittelmeere auszustrahlen. Eine Abzweigung führt über Nürnberg-Wien nach dem Balkan.

Hierbei sei über die Alpenbahnen noch das folgende bemerkt: die Alpen steigen allerdings in ihrem mittleren Gebiet zu den größten Höhen auf. Das ist aber für den Verkehr nur solange schreckhaft gewesen, als man die Pässe selber überklettern mußte, was noch bei der Semmering- und der Brenner-Bahn der Fall war. Sobald sich aber der Ingenieur an das Bohren langer, tief unter den Pässen liegender Scheiteltunnel heranwagen konnte, wurde die große Höhe der Schweizer Alpen zum Vorteil, denn diese große Höhe geht Hand in Hand mit der scharfen Zusammendrängung der Gebirgsmassen auf ein schmales Band; man kann hier also mit einem Scheiteltunnel das ganze Gebirgshindernis überwinden, und die Bahnen nehmen daher nur auf sehr kurze Strecken den Charakter von Gebirgsbahnen an: die „Gotthardbahn" reicht nur von Erstfeld bis Biasca, die Simplonbahn zeigt überhaupt nur auf der kurzen Strecke vom Südportal des Tunnels bis etwa Domodossola den Charakter einer Gebirgsbahn. Dagegen sind die östlichen Alpen zwar niedriger, aber sie bestehen aus vielen Ketten, so daß die Bahnen mehrere Scheitelpunkte überwinden müssen. Der Vorteil der Schweizer Strecken wird überdies durch das Vorhandensein sehr tief eingeschnittener Täler, und vor allem durch die glänzende Verkehrslage der Schweiz zwischen Oberrhein und lombardischer Tiefebene noch erheblich gesteigert.

Von den Verkehrsknotenpunkten liegt im Binnenlande naturgemäß eine besonders wichtige Gruppe an den Stellen, an denen sich die wichtigen Nord-Süd-Linien mit den West-Ost-Linien schneiden; im Rheingebiet wären z. B. zu nennen die Räume Oberhausen-Köln, Frankfurt-Mannheim und Karlsruhe-Straßburg. Sodann sind zu

erwähnen die Brückenstädte, an denen die West-Ost-Linien die großen Ströme überschreiten (Magdeburg), ferner die Gabelpunkte der großen Linien (am charakteristischsten vielleicht Köln und Basel, auch Frankfurt) und schließlich die Städte in den „Buchten" (Sammelmulden des Verkehrs), die immer Zentren einer größeren Nachbarschaft sind (Paris, Köln, Frankfurt, auch Stuttgart und Nürnberg; sehr



Fig. 3. „Die Verteilung der Bevölkerung in Europa." (Jeder Punkt = 250000 Einwohner.)

charakteristisch ist des weiteren das Städtepaar Halle-Leipzig, auch Prag, Breslau, Budapest). Aber die wichtigsten Verkehrspunkte werden auch hier nicht vom weitgespannten Durchgangs-, sondern vom engeren Nachbarschaftsverkehr geschaffen, und sie liegen daher in den Gebieten, die entweder durch hohe Fruchtbarkeit oder durch Bodenschätze ausgezeichnet und daher besonders dicht besiedelt sind.

In diesem Sinne kann man für Europa eine Reihe von Linien (Bändern) feststellen, die besonders gesegnet sind, nämlich das Band England-Flandern-Paris, Rhein-Lombardei, Flandern-Niederrhein-Ruhr-Hannover, Hannover-Leipzig-Breslau-Oberschlesien. Auf diesen Bändern, deren Bedeutung natürlich geologisch und damit wirtschafts- und verkehrsgeographisch tief begründet ist, wohnt der größte Teil der europäischen Bevölkerung, liegen die meisten Großstädte (Figur 3), die meisten Schienenwege und größten Bahnhöfe, die bedeutendsten Häfen. Es ist allgemein fruchtbar

und für das Verständnis lehrreich, bei verkehrsgeographischen Betrachtungen von Bändern (Linien, Reihen) auszugehen, denn sie weisen als Küsten, Flüsse, Täler, Gebirgsränder und geologische Linien (für Kohle, Salze, Heilquellen) dem Verkehr die Bahnen. So liegen z. B. alle deutschen Städte über 300000 Bewohnern auf vier Bändern: der Küste, dem Rheintal, dem Band Aachen-Hannover und dem Band Hannover-Kattowitz; nur Stuttgart, München, Nürnberg und Berlin liegen abseits.

Die vorstehenden Darlegungen zeigen, welch wichtige Stellung unser Vaterland im Verkehr Europas einnimmt. Tatsächlich bildet Deutschland verkehrsgeographisch in mehrfacher Beziehung die Mitte Europas. Für den Nord-Süd-Verkehr liegt es zwischen der Nord-Ostsee und dem Mittelmeer, aber nicht an einer beliebigen, charakterlosen, Stelle, auch nicht in Randlage, wie Frankreich und Rußland, sondern zentral und zwischen den wichtigsten Häfen (Rotterdam, Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin einerseits und Marseille, Genua, Triest, Fiume, Brindisi andererseits). Deutschland bildet den Übergang von dem angelsächsisch-germanischen Norden zu dem italienisch-slawischen Süden. Der Verkehr wird hier in hohem Maße begünstigt durch die Wegsamkeit des Rhein- und des Oder-March-Gebietes, und er wird kraftvoll befruchtet durch das hohe wirtschaftliche Leben in Deutschland selbst und den Grenzgebieten. Für den West-Ost-Verkehr liegt Deutschland zwischen dem gewerblichen Westen und dem landwirtschaftlichen Osten, zwischen der angelsächsisch-romanischen und der russisch-mohammedanischen Welt, zwischen dem Atlantischen Ozean und der Landmasse Rußland-Asien, und zwar auch hier an bevorzugter Stelle, nämlich an der vom „Zentralbecken des Weltverkehrs" ausstrahlenden Nord-Ostsee. Außerdem ist hier Deutschland begünstigt, weil, wie oben gesagt, der West-Ost-Verkehr Südeuropas (wegen der Gebirge) nach Norden, also nach Deutschland, abgedrängt wird.

Demgemäß kann man Deutschland verkehrsgeographisch als die „Brust" Europas bezeichnen, und das „Herz" ist dann jenes Gebiet, in dem sich die wichtigsten Nord-Süd-Straßen, nämlich die Rheinlinien, mit den großen West-Ost-Straßen der nordeuropäischen Tiefebene schneiden. Der rheinisch-westfälische Gewerbebezirk, das Eisenbahn- und Wasserstraßennetz Köln-Dortmund ist tatsächlich das für den europäischen Verkehr bedeutungsvollste Gebiet; es bildet die Mitte jenes „höchsten Kulturkreises", in ihm liegt wirtschafts- und verkehrsgeographisch geurteilt der Pol der Halbkugel der größten Landmasse, in ihm hat das eine der drei mächtigsten Kohlenbecken der Welt den einen der drei wichtigsten Industriebezirke geschaffen, und es wird von der einen der drei wichtigsten Binnenwasserstraßen der Welt durchströmt. — Unerträglich nicht nur für Deutschland, sondern für ganz Europa, daß dieser feinstentwickelte und höchstempfindsame Verkehrsorganismus einer Macht überantwortet ist, die, von dem Rechtsbruch ganz abgesehen, ihrer Aufgabe in keiner Weise gewachsen ist.

H. LAUTENSACH:

BERICHTERSTATTUNG AUS DER ALTEN WELT (MITTEL- UND WESTEUROPA)

Seit 10 Jahren ist der 400jährige Kampf zwischen Deutschtum und Franzosentum zu einer bisher unerreichten gigantischen Höhe emporgewachsen und beherrscht das geopolitische Bild Mittel- und Westeuropas bis in die feinsten Einzelzüge. Nachdem 1919 der Friedenszustand de iure wiederhergestellt war, folgte de facto die „Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln", und Kampffront ist nach wie vor der breite Streifen von Hügel- und Gebirgsländern, der sich zwischen Alpenkette und Nordseeküste, zwischen dem Ostrand des Pariser Beckens und dem Rhein hinzieht („Arelatisch-Lotharingischer Grenzsaum"), ja, 1923 wurden die Brennpunkte des Kampfes sogar auf das rechte Rheinufer verlegt. „Heute geht es fast in dem ganzen Zwischengebiet um die vollständige kulturelle, wirtschaftliche und auch politische Herrschaft Frankreichs. Die Deutschen befinden sich demgegenüber vollständig in der Verteidigung. Diese wird aber in den bedrohten Gebieten immer mehr Sache des ganzen Volkes. Sie wird darüber hinaus fast in dem gesamten deutschen Sprachgebiet in steigendem Maße als gemeinsame, lebenswichtige Angelegenheit empfunden. Der Abwehrkampf ist auf der ganzen Linie aufgenommen worden und wird mit immer größerer Entschlossenheit und Erbitterung geführt" (H. Ammann, Aarau im Märzheft 24 der Schweizerischen Monatshefte für Politik und Kultur).

Das Deutsche Reich trat in diesen Nachkriegskampf aufs stärkste geschwächt durch die Bürde von Versailles. Es büßte in Versailles, in kurzen, grausamen Zahlen ausgedrückt, ein: 70539 qkm = 13 % seiner Bodenfläche von 1913, 6471000 = 10 % der Bevölkerungszahl von 1913, darunter 3481000 Deutsche = 53,8 % des Bevölkerungsverlustes (— nachdem Wilson das Selbstbestimmungsrecht der Völker auf seine Fahne geschrieben hatte! —), 12,8 % des Weizenertrages von 1913, 18 % Roggen, 10,2 % Hafer, 17,2 % Gerste, 19,7 % Kartoffeln, 18,3 % Zuckerrüben, 13 % Klee und Heu, 9,9 % Forste; 15,5 % Pferde, 11,2 % Rinder, 9,6 % Schafe, 11,2 % Schweine, 8,2 % Ziegen; 74,8 % der Eisenerzförderung von 1913, 28,3 % Steinkohlen, 75 % Zinkerz, 25 % Bleierz, 29 % seiner Hochöfen, 45 % der Roheisenerzeugung, 37,5 % Rohstahl, 5 % Kali-, 41 % Erdölförderung sowie über 10 % seiner wichtigsten, der Textil-Industrie. Die Bevölkerungszahl von 1919, die 60,025 Mill. betrug, ist seither durch natürliche Vermehrung auf 63,5 Mill. gewachsen und entspricht damit dem Stand von 1909. Aber die Zusammensetzung nach Altersklassen ist jetzt viel ungünstiger als damals. Die Zahl der Männer zwischen 20 und 45 Jahren ist um 13 % heruntergegangen, während die Altersklasse von 45 bis 65 Jahren um 6 % zugenommen hat, der Anteil der Kinder ist von 33 auf 18 % der Bevölkerung gesunken. Zudem ist die Geburtenziffer, die 1920 da wieder eingesetzt hatte, wo sie 1914 abgebrochen war, seither rapide gefallen, und die Auswanderung nimmt erschreckend zu (1922: 36 000; 1923: 120 000). Die Ernährung und damit die körperliche Leistungsfähigkeit des Volkes ist 1923 ungleich dürftiger als 1913. Dem englischen „Economist", der sicher keine übertriebenen deutschen Zahlen bringt, entnehme ich die folgenden der von Dawes geführten interalliierten Sachverständigenkommission kürzlich zur Verfügung gestellten offiziellen Angaben (die den Verbrauch für Industriezwecke einschließen): Es betrug 1913 bzw. 1923 der Verbrauch pro Kopf im Deutschen Reich an Fleisch 43 bzw. 27 kg, Roggen 153 bzw. 92 kg, Weizen 96 bzw. 48 kg, Gerste 108 bzw. 30 kg, Kartoffeln 700 bzw. 573 kg.

Formal dreht sich der Nachkriegskampf im wesentlichen um die Auslegung des Versailler Diktates. Die Behauptung, Deutschland habe seit seinem Inkrafttreten noch so gut wie nichts getan, um seine Reparationsverpflichtungen zu erfüllen, gehört zu den beliebtesten Waffen des französischen Angriffs. Lujo Brentano hat kürzlich

die bis zum 31. XII. 22 getätigten **deutschen Leistungen** in seiner Schrift: „Was Deutschland gezahlt hat“ (Berlin 1923, W. de Gruyter & Co.) zusammengestellt. Sie betragen nach den offiziellen Angaben der Reparationskommissin 7,94 Milliarden Goldmark (!), nach den Berechnungen des französischen Nationalökonomen Charles Gide 14, nach denen des europäischen Korrespondenten der „New-York Times“ Ch. S. Grasty 15,4, des amerikanischen Institut of Economics, Washington („Germanys Capacity to pay. A. Study of the Reparation problem“. By H. G. Moulton and C. E. Mc Guire. 384 S. $2^1/_2$ $. Mc Graw-Hill Book Co. New-York) 25,8, nach den Feststellungen der deutschen Regierung 41,6 Milliarden Goldmark. Zu letzterer Zahl kommen noch 14,3 Milliarden Goldmark Leistungen, die nach dem Buchstaben des Vertrages nicht anrechnungsfähig sind. Der Gesamtbetrag macht also 55,9 Milliarden Goldmark aus, denen etwa 40 Milliarden französische und belgische Reparationsausgaben gegenüberstehen. Die gesamten deutschen Verpflichtungen sind auf der Londoner Konferenz vom Mai 1921 bekanntlich vorläufig auf 132 Milliarden Goldmark festgesetzt. Das ist mehr als das $1^1/_2$ fache des gesamten Goldbestandes der Welt! Dabei hat sich das deutsche Nationalvermögen, das vor dem Kriege über 300 Milliarden betrug, auf 165, nach anderen Berechnungen gar 125 Milliarden Goldmark verringert. Und schon 1920 schätzte der Völkerbund das jährliche Einkommen der Deutschen auf 103 $ pro Kopf, der Franzosen auf 265 und der Engländer auf 435 $. In den oben mitgeteilten Endzahlen der deutschen Leistungen sind zudem die sogenannten **Verdrängungsschäden** nicht enthalten, d. h. alle die Nachteile, die uns aus dem Entzug der Nutzung unserer Kolonien, aus der Vertreibung unserer Kaufleute und unseres Kapitals von den Weltmärkten, aus der Unterdrückung der gegebenenfalls für Kriegszwecke nutzbaren Industrien, aus der erzwungenen Gleichstellung der Ausländer mit den Deutschen bezüglich der Abgaben im Nord-Ostseekanal, auf Rhein, Elbe und Oder und vor allem aus der widerrechtlichen Besetzung des Ruhrgebiets erwachsen, und die bisher überhaupt noch niemand in einer Endzahl ausgedrückt hat.

Von den Landschaften des Grenzsaums selbst ist **Elsaß-Lothringen** die seit Jahrhunderten am meisten umstrittene. Äußerlich hat sich das Land, wie seine Abgeordneten in Kammer und Senat bezeugen, der französischen Republik vollkommen angeschlossen. Diese entstammen aber nur der schon vor 1870 französierten Oberschicht. 90% der Elsaß-Lothringer jedoch verstehen kein Französisch. Trotzdem ging der französische Nationalismus sofort daran, die deutsche Sprache aus Schule und öffentlichem Leben, aus Verwaltung und Rechtsprechung auszuschließen. Dieser Versuch, $1^1/_2$ Millionen Menschen über Nacht ihrer Muttersprache zu berauben, kann jedoch heute als gänzlich gescheitert betrachtet werden.

Das Beispiel Elsaß-Lothringens zeigt klar, worum es sich handelt: Frankreich führt einen **Kampf um die Seelen der deutsch sprechenden Bevölkerung** in den eroberten Provinzen und in den besetzten Gebieten (s. Heft 2 d. „Z. f. G“ S. 104). Es setzt die altbewährten Mittel französischer Kulturpropaganda in Bewegung, es stellt, ohne mit Geld zu sparen, Zeitungen, Theater, Kinos, Flugschriften in den Dienst seiner Idee, es vertreibt die deutschen Führer, um mit den Massen leichtes Spiel zu haben, es setzt separatistische Bewegungen in Szene und hindert die empörte Bevölkerung daran, sich ihrer zu entledigen. Diese Versuche bald mit Zuckerbrot, bald mit Peitsche sind, ganz besonders seit der Sturz des Franken den Franzosen nicht mehr das Benehmen von Hochvalutariern gestattet, fast gänzlich fruchtlos gewesen. Das beweisen die 11 Monate **Ruhrkampf**, die entschlossene **Auflehnung der Rheinländer gegen die separatistische Bewegung**, der **Verzweiflungskampf der Pfälzer** gegen die Autonomisten und die **Wahlen der Saarländer** zum Landesrat, die allerdings nicht verhindern konnten, daß der Völkerbund im März d. J. das Unrecht der Besetzung des Saargebiets durch französische Truppen erneut um ein Jahr verlängert hat und die ganz einseitig der französischen Politik dienende Regierungskommission in ihrer bisherigen Zusammensetzung belassen hat. Die Quelle, aus der die wehrlose deutsche Bevölkerung die Kraft zu diesem

seelischen Widerstand schöpft, ist einmal das Bewußtsein der großen Masse — sind doch gerade diese Kampfgebiete meist sehr dicht bevölkert —, anderseits das vaterländische Empfinden, das in den Befreiungskriegen, dem Einigungskriege, der Zeit des glänzenden nationalen Aufstiegs und dem Weltkrieg mächtig entwickelt worden ist, und schließlich die steigende Einsicht des bedrohten Volksganzen in Frankreichs Ziele.

Kann somit auch der große französische Kulturangriff als gescheitert angesehen werden, so sind die Wunden, die der französische Militarismus dem durch die Gebietsabtretungen schon ungemein geschwächten deutschen Staatsganzen in den besetzten Gebieten schlägt, trotzdem wirtschaftlich wie politisch furchtbar genug. Die Franzosen halten mit einigen Abteilungen ihrer Verbündeten (einschl. Saargebiet) 34600 qkm deutschen Bodens (= 7,3 % des jetzigen Reichsgebiets) mit 10,64 Millionen Bewohnern (= 17 %!) unter ihrem Zwang und entziehen dieses Gebiet in jeder wesentlichen, vor allem steuerlicher Hinsicht der Hoheit des Deutschen Reiches. Dabei erklären sie, daß die im Versailler Diktat vorgesehenen Räumungsfristen noch nicht zu laufen begonnen haben. Sie bemühen sich, die wirtschaftlichen Kraftquellen dieses Raumes ihren eigenen Zwecken dienstbar zu machen oder, soweit das nicht möglich ist, ihre Nutzung in deutschem Interesse zu unterbinden, in der klaren Erkenntnis, daß die wirtschaftliche Gesundung die unumgängliche Vorbedingung der politischen Wiedergeburt ist. Die ungeheure wirtschaftliche Bedeutung der besetzten Gebiete ist allein schon aus der Tatsache zu entnehmen, daß 1913 der Eisenbahn- und Binnenwasserverkehr des altbesetzten Gebietes 20,2 %, der des Ruhrgebietes 34,4 %, der des ganzen besetzten Gebietes also 54,6 % des Reichswertes (innerhalb der heutigen Grenzen) ausmachte. Von den 410 Milliarden t Steinkohlenvorrat, die das Deutsche Reich, immer innerhalb der jetzigen Grenzen, 1913 besaß, enthält das Ruhrgebiet 213,6, das Saargebiet 16,5, das übrige besetzte Gebiet 10,5, und von der Steinkohlenförderung, die 1913 154 Mill. t betrug, lieferte die Ruhr volle 110,4, die Saar und das übrige besetzte Land 20,2 Mill. t. Die Steinkohlenversorgung des unbesetzten Deutschland ist infolgedessen im Laufe der letzten 5 Jahre immer trostloser geworden. Rollte doch von September 1919 bis zum Ruhreinbruch Tag und Nacht ununterbrochen alle 14 bis 15 Minuten ein Kohlenzug über unsere Westgrenze, und von Januar bis November 1923 war durch die Ruhrbesetzung unsere Steinkohlenwirtschaft völlig ruiniert. Es betrug daher die Gesamtförderung 1923 nur 62,2 Mill. t, d. h. den 2 1/2 Teil von der des Jahres 1913 (immer innerhalb der jetzigen Grenzen). Die Folge war eine gewaltige Steinkohleneinfuhr aus Böhmen, Ostoberschlesien und England (23,5 Mill. t), die zwar den Verkehr im Hamburger Hafen auf 109 % des Vorkriegswertes anschwellen ließ, jedoch eine völlige Umstellung des deutschen Güterverkehrs aus der W-O- in die N-S-Richtung, mit kostspieligen, unproduktiven Neuanlagen, zur Folge hatte und unsere Handelsbilanz aufs ungünstigste beeinflußte, so daß es nur ein Zeichen der ungeheuerlich geschwächten Kaufkraft des deutschen Volkes ist, wenn dieselbe 1923 endlich, seit 1885 das erste Mal, wieder schwach positiv geworden ist. (Handelsbilanz 1923 nach Gegenwartspreisen: Ausfuhr 6079, Einfuhr 6081 Mill. G.-M., nach Vorkriegspreisen 1923: Ausfuhr 5351, Einfuhr 4825 Mill. G.-M.). Die Koksproduktion des besetzten Gebiets beträgt 90 % von der des Reiches, 78,2 % davon kommen allein auf das Ruhrgebiet. Für die Roheisenerzeugung sind die entsprechenden Zahlen 77 und 54 %. Dadurch, daß das besetzte Gebiet durch eine scharfe Zollgrenze vom unbesetzten Deutschland geschieden wurde, ist diesem die Rohstoff- und Urerzeugungsindustrie genommen. Die Folge war eine Zahl von 5 Mill. Arbeitslosen und Kurzarbeitern. Im Januar d. J. lebten nach den Angaben des Reichsarbeitsministers Brauns 15 Mill. Menschen, d. h. ein Viertel der Reichsbevölkerung ganz oder teilweise aus öffentlichen Mitteln. Ein Ausgleich des Reichshaushalts ist unter diesen Umständen trotz verzweifelter Anstrengungen nur in einzelnen Dekaden möglich; seit der Stabilisierung der Mark, 16. 11. 23, bis 20. 3. 24, hatte das Reich vielmehr immer noch einen Gesamtzuschußbedarf von 716,1 Mill. G.-M. Angesichts des katastrophalen Stein-

kohlenmangels erlangt die Ausnutzung der Wasserkraft immer erhöhte Bedeutung, und so verdient die erfreuliche Tatsache Betonung, daß am 26. Jan. d. J. das größte Wasserkraftwerk Mitteleuropas, das 168000 P.S. liefernde Walchenseewerk in Betrieb genommen ist, das unter Vermittlung des Hochspannungsnetzes des Bayernwerkes bis weit nach Franken hinein Kraft und Licht spendet, daß im Sommer dieses Jahres auch das Großkraftwerk an der mittleren Isar fertiggestellt sein wird, so daß dann das ganze rechtsrheinische Bayern der Einfuhr ausländischer Kohle nicht mehr bedarf, und daß ebenso die Diemeltalsperre (unfern Warburg an der Bahn Kassel-Köln) ihrer Vollendung entgegengeht. Das Deutsche Reich hatte jedoch schon vor Inbetriebnahme dieser Anlagen seine verhältnismäßig bescheidenen Wasserkräfte stärker als jeder andere Staat der Erde, nämlich zu 50%, ausgenutzt und wird nie in der Lage sein, seinen Kraftbedarf lediglich aus eigener Wasserenergie zu decken. — Die Abschnürung des besetzten Gebietes hat die Kaufkraft des unbesetzten Deutschland ungemein geschwächt, und das hatte genau wie in Rußland (siehe 1. Heft, S. 49) ein Fallen der Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse und damit eine Agrarkrise zur Folge. Diese ist darin ausgedrückt, daß im Januar d. J. Superphosphat 184%, landwirtschaftliche Maschinen 164%, Kalisalz 105%, Kartoffeln dagegen 96%, Roggen 89% und Mastochsen 73% des Vorkriegspreises kosteten.

Frankreich, das durch die geschilderte Kulturoffensive nichts erreicht hat, ist in seiner wirtschaftspolitischen Offensive zu äußerlich glänzenden Erfolgen gekommen. Es besaß schon nach dem Versailler Frieden die Hälfte der Eisenerzlager sowie je ein Drittel der Hochöfen und Kohlenlager des europäischen Festlandes. Nach dem Ruhreinbruch beherrscht es $^3/_5$ der Hochöfen und gar $^7/_{10}$ der Kohlenvorräte. Durch die Micumverträge erpreßte es allein im Januar d. J. der Ruhrindustrie 120 Mill. G.-M. Aber soweit es diese gewaltigen wirtschaftlichen Kraftquellen in eigener Regie verwaltet, hat es nicht verstanden, sie genügend zu nutzen. Obwohl seine Eisenerzvorräte etwa um 30% größer sind als die des Deutschen Reiches der Vorkriegszeit, förderte es 1923 doch nur 23 Mill. t Eisenerz, gegenüber den 28,6 Mill. t deutscher Förderung des Jahres 1913, und die Roheisenerzeugung belief sich sogar nur auf 5,1 Mill. t gegenüber 16,7 Mill. t Deutschlands 1913, die Stahlerzeugung auf 4,9 gegenüber 19,0 Mill. t. Die Steinkohlenproduktion erreichte zwar 38,6 Mill. t, trotzdem mußten noch 26,3 Mill. t eingeführt werden. So erklärt es sich, daß die französische Handelsbilanz stark passiv ist. Die Regierung gibt eine Passivität von 2,2 Milliarden Fr. zu. Dr. J. Pfitzner hat jedoch kürzlich nachgewiesen, daß das Defizit $9^1/_2$ Milliarden beträgt. Von einer aktiven Zahlungsbilanz kann infolgedessen keine Rede sein. Das verhindern schon die immer erneuten Rüstungskredite, die Frankreich zur Knebelung des Deutschen Reiches, zur Bindung Ungarns und Italiens seinen Vasallen in Mittel- und Südosteuropa gewährt. Der Gesamtbetrag der französischen Darlehen an andere Staaten betrug am 15. 11. v. J. 15,4 Milliarden Fr. „Frankreich, das nicht einmal seine Schulden an England und die Vereinigten Staaten von Amerika bezahlen kann, hat Geld genug, europäische Nationen mit den Waffen der Zerstörung auszurüsten, um ihre Nachbarn einzuschüchtern und auf Befehl zu zerfleischen. Es kann nicht einmal die Zinsen seiner Schulden bezahlen. Dies bleibt den überbürdeten Steuerzahlern in England und Amerika überlassen, während zu gleicher Zeit Frankreich seine Hilfsquellen benutzt, um aus Europa ein Militärlager zu machen." (Lloyd George! 1923.) Das Ergebnis dieses Gebahrens ist die Frankenbaisse, die am 12. 3. d. Js. mit 120 Fr. für 1 Pfd. Sterling bisher ihr höchstes Maß erreichte. Dagegen hat es Frankreich verstanden, im Wiederaufbau der durch den Krieg verwüsteten Gebiete Ansehnliches zu leisten. Von 741000 zerstörten Wohnhäusern sind 598000, von 22900 Fabrikanlagen mehr als 20000 wiederhergestellt, von den verwüsteten 3 Mill. ha Ackerland 88% wieder unter den Pflug genommen. — Nach allem dürfte Frankreichs Plan einer wirtschaftlichen Hegemonie in Europa kaum Aussicht auf Erfolg haben. Wegen seiner exzentrischen Lage ist ihm das Verständnis für paneuropäische Wirtschaftsprobleme fremd, die enge Fühlung mit einer größeren Zahl europäischer

Staaten unmöglich. Die agrarisch eingestellte Bevölkerung besitzt nicht die wirtschaftlichen Instinkte und Fähigkeiten zur Lösung der komplizierten Aufgaben in Industrie-Europa, ihr kleinbürgerlicher Rentnerstandpunkt eignet sich nicht zur Inangriffnahme der brennenden sozialen Probleme, und alle Verkehrsfragen würde sie nur im Sinne ihrer militärischen Hegemoniebestrebungen anfassen. — Drohender erscheint der Gedanke eines schwarz-weißen Frankreich. Nachdem Frankreich im Weltkrieg gleich England die Sache des Europäertums dadurch verraten hat, daß es den Krieg in die afrikanischen Kolonien trug und Farbige gegen die deutschen Linien der West- und Südfront hetzte, ist es nur noch ein Schritt weiter, den Plan einer zivilisatorischen, kulturellen und rassischen Verschmelzung Westafrikas mit Frankreich zu verfolgen. „Man kann unserer Schuljugend nicht oft genug wiederholen", sagt das Journal des Débats, „daß die Landkarte von Frankreich sich geändert hat. Sie erstreckt sich jetzt vom Rhein bis zur Sahara, mit einem großen See in der Mitte, genannt Mittelmeer" (vgl. Berichterstattung in Heft 2, S. 113f). Verlockend erscheint der Gedanke eines schwarz-weißen Frankreich vor allem angesichts der Stagnation der Zahl der weißen Franzosen (1922 Geburtenziffer 19,4, Deutsches Reich 24,9; Sterbeziffer 17,6 bezw. 15,2).

Der erbitterte Nachkriegskampf zwischen Franzosentum und Deutschtum zieht naturgemäß die nächstliegenden Nachbarstaaten, die Schweiz und Belgien, — von dem Frankreich ohnmächtig ausgelieferten Luxemburg gar nicht zu reden — in Mitleidenschaft. Die Schweiz ficht in der Genfer Zonenfrage einen vom Volk mit Zähigkeit, von der Regierung nicht immer mit Festigkeit geführten Kampf mit dem Frankreich Poincarés aus. Die exponierte Lage der vom französischen Gebiet eng umschlossenen Stadt Genf hat dazu geführt, daß Frankreich sich 1815 und 1860 verpflichtet hatte, die unmittelbare Umgebung, die zum Wirtschaftsbereich der Stadt gehört, von seinem Zollsystem auszunehmen. 1919 verlangte Frankreich plötzlich eine Abänderung dieses Freizonenvertrages. Am 7. 8. 1921 wurde ein neues Abkommen von der Schweizer Regierung unter dem üblichen Vorbehalt der Ratifikation angenommen. In der Volksabstimmung vom 18. 2. 23 wurde dieses von einer überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung (414 305 gegen 93 892 Stimmen) verworfen. Trotzdem verlegte Poincaré seine Zollgrenze am 10.11.23 an die politische Grenze vor. Nunmehr bemüht sich die Schweiz, die Angelegenheit durch ein Schiedsgericht zu regeln, wobei Frankreich wieder die größten Schwierigkeiten macht. Stark beunruhigt ist die Schweiz auch durch Frankreichs elsässische Wasserstraßenpläne, bei deren Verwirklichung dem Rhein dicht unterhalb Basel große Wassermengen entzogen und die neutrale Schiffahrt auf dem Strom stark behindert würde. Infolge der Zerstörung der europäischen Wirtschaft ist die Industrialisierung der Schweiz völlig zum Stillstand gekommen; 1911 zählte man 7905 arbeitende Fabrikbetriebe, 1923 7871. Die Ausfuhr 1923 betrug nur 70 % des Wertes von 1913.

In Belgien wird das öffentliche Leben seit Kriegsende völlig von der Flamenfrage beherrscht. Obwohl die germanischen Flamen mit 3,2 Mill. gegenüber den 2,8 Mill. Wallonen in der Mehrzahl sind, war das Französische bislang die alleinige Amtssprache, und der französische Einfluß überwiegt wie in keinem zweiten Staate. Höhepunkte des Kampfes waren in den letzten Jahren der Streit um die Einrichtung einer flämischen Abteilung an der Universität Gent, um die Amtssprache der belgischen Verwaltung in Flandern, um die Schaffung getrennter wallonischer und flämischer Heereskontingente und um das Wirtschaftsabkommen mit Frankreich. Letzteres führte am 27. 2. d. Js. zum Sturz des zweiten Kabinetts Theunis. Es folgte jedoch am 6. 3. ein noch franzosenfreundlicher zusammengesetztes drittes Ministerium unter Theunis (vergl. Jules Destrée, Wallons et Flamands. La querelle linguitique en Belgique. Paris, Plon 1923).

KARL HAUSHOFER:
BERICHTERSTATTUNG AUS DER INDOPAZIFISCHEN WELT.

Nachdem die wichtigsten latenten Spannungen und inneren Probleme in der ersten und zweiten erörtert worden sind, kann sich diese dritte Berichterstattung mit den aktuellen Randfragen des indo-pazifischen Kreises befassen. Solche sind: Von Nordwesten hereingetragen, die Auswirkung der abrupten Abschaffung des Kalifats durch die Angora-Türkei und seiner lokalen Wiederaufnahme in Arabien durch den Hedjas-König Hussein, den Machthaber über die heiligen Stätten des Islams. Die plötzliche Stellung vor eine vollzogene Tatsache hat in den indopazifischen Raum hinein zunächst verärgernd und verblüffend gewirkt und ein halbes Schutzversprechen zugunsten des landflüchtigen Kalifen durch den muhammedanischen Präsidenten der indischen Nationalversammlung hervorgelockt. Die Frage wird weiterhin die 80 Millionen indischer Mohammedaner in Aufregung versetzen und so den labilen Zustand Indiens, namentlich des Pendjab steigern, wo man für die Machtseite der Kalifatsfrage besonders empfindlich ist, schon wegen der Islam-Erinnerungen, die mit der einstigen Machthöhe von Delhi verknüpft sind.

Weiter im Norden hat Sowjetrußland die letzte Folge aus dem Verdrängen Japans vom sibirischen Festland gezogen, seine Vertreter von Wladiwostok fortgenötigt, seine eurasische Postverbindung durch Sibirien unterbrochen und überhaupt unfreundliche Saiten aufgezogen, nachdem die lange betriebene Verständigung nach mühsamem Hin- und Herziehen einstweilen aussichtslos scheint.

Auf Schwierigkeiten stieß auch die chinesisch-russische Flurbereinigung in den nordwestlichen chinesischen Außenländern. Wie eine gute ostasiatische Karikatur richtig schildert, fragt der auf der wiedergewonnenen ostchinesischen Bahn sitzende chinesische Unterhändler vorwurfsvoll: „Aber was macht mein mongolisches Kamel?" während dieses unter einem vergnügt lächelnden Sowjetreiter betrübt und ratlos im Hintergrund steht. Aus einer anderen, der westlichen Grenzmark, Szetschwan, hat der langjährige Reisegefährte von Legendre dort, Leutnant Jean Dessirier seine Eindrücke unter dem Titel veröffentlicht: „A travers les marches révoltées" (Paris 1923), was auch nicht gerade beruhigend klingt. England und Frankreich entfalten einen — nicht rein wissenschaftlichen! — Wettbewerb um die geopolitische Erkenntnis des chinesischen Wilden Westens.

Indopazifische Randsorgen des britischen Weltreiches könnte man auch die vielen kleinen Spannungen zusammenfassend nennen, aus denen immer zuweilen Funken springen, die, rechtzeitig gelöscht, ohne Schaden verpuffen, aber unbeachtet Brände stiften können. Dazu gehört die aus einer unausgleichbaren Dissonanz entspringende Zwitterlage, in die der hochgebildete Inder von guter Abkunft in jedem imperialistischen Rassenmilieu außerhalb seines Heimat-Erdteils sofort gerät, sofern er sich nicht absolut auf den Boden der Gleichberechtigung seiner Kultur, damit aber auch den der Swaraj-Forderung stellt, und damit notwendig zu einer Rebellenhaltung genötigt wird. Diese Tragödie des hochstehenden Inders, z. T. auch damit seine eigene (obwohl er selbst durch seinen allmählich erworbenen Weltruf schon jenseits von Rassenvorurteilen steht), behandelt R. Tagore in seinem neuesten Buch „Gora", das wegen seines selbstkritischen Eindringens in die indische Soziologie von heute, trotz seines belletristischen Grundzugs, auch als geopolitisches Dokument hier Erwähnung verdient. Der Deus ex machina, den Tagore schließlich konstruiert, löst wenig überzeugend einen Konflikt, den er besser erschaffen, als aus der Welt schaffen konnte. Die bevorstehende Kolonialausstellung in London, deren indische Teile bereits weit fortgeschritten sind, wird gerade für den gebildeten Inder sehr lehrreich sein, aber auch seine Gefühle und seine Nerven stark auf die Probe stellen, besonders bei Massenzustrom aus Jung-Australien und Süd-Afrika.

Zu den heiklen Rand-Fragen gehört auch das Verhältnis zwischen Indien und der Kenya-

Kolonie (Britisch-Ostafrika), sowie zwischen Indien und Natal, denn dort züngelt das Rassenfeuer schon längere Zeit hin und her und hat in den letzten Jahren bedrohlichen Umfang angenommen. Die ersten Inder kamen schon 1860 nach Natal, damals als gerufene und willkommene Retter der aus Mangel an farbigen Arbeitern zugrunde gehenden Kolonie, ähnlich wie die Japaner etwas später nach Hawaii. Drei Geschlechter sind also z. Teil dort geboren. Trotzdem wurden sie zu Ende des 19. Jahrhunderts unter dem Streitruf nach einem „Weißen Natal" zuerst des Staatswahlrechts, später des Gemeindewahlrechts beraubt. Obwohl sie im Kampf um die Wiedererlangung ihrer Bürgerrechte von keinem Geringeren als Gandhi geführt wurden, ist dieser Kampf bisher vergeblich geblieben. Seit 1913 ist nun allerdings Südafrika für die indische Neu-Zuwanderung so gut wie gesperrt, aber es bleiben doch die Altansässigen. Glaubt man im Ernst, ein autonomes Indien als Dominion im Weltreich werde sich diese Rassenbenachteiligung gefallen lassen, ohne seinerseits Repressalien zu versuchen? Es werde z. B. eine Grundbesitzkontingentierung von der Art der Class Areas Bill ertragen, die eine moderne Ghetto-Bildung durch Lokalbehörden ermöglicht, und von der die südafrikanischen Inder genau wissen, gegen wen sie sich wenden würde, ohne seinerseits Rache z. B. an den Erholungsstätten der Anglo-Indier in Darjeeling, Simla, Mount Abu oder Otacamund zu nehmen?

Das Britische Reich möchte aus dem Sudan eine Baumwollen-Reserve machen; und trotz kleiner Schwierigkeiten wegen unangemessener Gewinne des dort tätigen Syndikats läßt sich die Sache gut an. Aber wird man auf die Dauer der fleißigen Hände sicher sein, die man zur Baumwollernte braucht (wie auch im tropischen Queensland), wenn man die dunklen Rassen vergrämt, und wenn indische Vermittler dafür sorgen, daß die unumgänglich nötigen Helfer mit der stärker pigmentierten Haut auch dieses Problem „im dunklen Lichte", also farbig, sehen lernen? Ende Januar hat General Smuts, der südafrikanische Premier, die etwas gewagte Behauptung aufgestellt, der einzig glückliche Mensch in Afrika sei der Schwarze! Die Weißen seien durchwegs unglücklich, entweder gejagt von Sucht nach Gewinn, oder vom Streben nach Selbstverbesserung, immer irgendwie vom göttlichen Mißfallen, oder wie man es nennen wolle, verfolgt. Da hätten es die Schwarzen in ihrer Harmlosigkeit doch besser! Leider sehen es die dunklen Rassen nicht so, gerade weil sie, wie Smuts meint, mehr natürliches Talent für Glücksgefühl und Lebensfreude hätten, wie übrigens auch die Rassen des indopazifischen Kreises. Trotz dieser Einschränkung ist diese Rede von Smuts in Kapstadt an die Missionäre ein aufschlußreiches Beweisstück für die Schwierigkeiten des Rassenausgleichs in einem Weltreich. Beachtenswert ist auch sein Hinweis auf die Notwendigkeit einer gründlicheren naturwissenschaftlichen und medizinischen Schulung der Missionäre als Vorbedingung für eine bessere hygienische Erziehung der Eingeborenen.

So spielen auch in den am wenigsten expansiven Raum der Erde, den indopazifischen, die Randfragen immer wesentlicher hinein. Auch hat seine Handelsbilanz seit dem Kriegsbeginn zunehmend an Selbstgenügsamkeit verloren, und dieser Verlust machte sich in Kultur-, Macht- und Wirtschafts-Geographie gleichmäßig geltend. Wenn der schmale Landrest der Angora-Türkei unter der Last des Kalifats überlastig wurde, die nur ein Reich tragen kann, wie das alttürkische, nicht der jetzige kleine Nationalstaat, der sie deshalb abschüttelte, so hätte auch diese Rückwirkung auf eine im indo-pazifischen Kreis mit ihren größten Bekennerzahlen verbreitete Weltanschauung noch vor einem Menschenalter nicht so tiefe Wellen vom Rande hereinschlagen können, wie heute. Im Islam steckt aber auch ein den modernsten Richtungen der Sowjet-Institute kongeniales, besitzaufhebendes Element, und dessen Ausstrahlungen werden dem indopazifischen Raum nicht so leicht fern zu halten sein, wie die Wirkungen des derzeitigen Niederbruchs des türkischen Kalifen.

Wohltätig wirkt es, wenn in solchen Zeiten der Wirren über ein davon besonders stark erfülltes Stück Welt das zuversichtlich fröhliche Buch eines Optimisten erscheint, wie über China das des alten Kenners Williams („China yesterday and to-day", London 1924), in dem sein Verfasser seinen

Glauben an die unverwüstliche Zukunft des Landes verkündet, das er selbst so lang durchwandert und erforscht hat, und neue beachtenswerte Züge zur Erkenntnis seines Volkscharakters beiträgt, vor allem zu seiner unzerstörbaren Autoritäts-Auffassung.

Gewissermaßen erfreulich ist auch, wenn ein so weiter Teil unseres Beobachtungsgebietes, wie Indochina, allerdings unter einem reinen Ausbeutungs-Kolonialsystem, doch im allgemeinen dank der darin garantierten Ordnung, durch den verschwenderischen Reichtum seiner Natur dauernd zu den gesegneten Überschuß- und Überfluß-Gebieten der Erde gehört. Freilich dient es nur einem einzigen Herrenvolk in völliger Ausschließlichkeit, von einem Vorzugstarif umgeben, in einer typischen Monokultur-Ausbeutung, die ein Zerrbild von dem ist, was der Völkerbund an anderen Stellen fordert, wenn nämlich von der „Mandatsausübung zum Wohl der Einwohner und der Menschheit" in schönen Worten die Rede ist. Solche Redewendungen werden vor allem von den Vereinigten Staaten aus in fortwährender schulmeisterlicher Widerholung auf das ehemals deutsche Südseereich unter dem Mandat der Japaner angewendet, während man den Australiern gegenüber von derartigen Ratschlägen schonend absieht.

Eine wichtige innere Frage des indopazifischen Raums wird angeschnitten durch die gute Arbeit eines Inders: B. K. Ambedkar: „The problem of the Rupee", London 1923. China und Indien sind ja noch von dem Schwanken des Wertverhältnisses zwischen Gold und Silber abhängig, obwohl beide seit Jahrtausenden eine rührende Tendenz zur Schatzanhäufung (Thesaurierung) haben, trotzdem so Vieles an ihnen raubt und saugt. Aber das Bewußtsein, daß diese Golddrainage-Tätigkeit der übrigen Welt nicht auf unabsehbare Zeit weiter dauern dürfe, ist dort nun wach geworden; und damit von den Randfragen zu den innersten übergehend, haben wir noch den Weiterverlauf der Swaraj-Bewegung seit dem letzten Bericht zu verzeichnen.

Der Ausgangspunkt des entscheidenden Vorgangs der Niederlage der indischen Regierung durch 76 Stimmen gegen 48 im Rumpfparlament in Delhi war ein Antrag des gemäßigten Abgeordneten Rangachariar, der zu einer Revision der Government of India Act aufforderte (obwohl ihre Veränderung vorläufig verboten sein sollte), um für Indien den vollen Selbstregierungs-Zustand einer Dominion im Reich und volle provinziale Autonomie zu sichern. Ihre ganze Schärfe erhielt diese Forderung aber erst durch den Zusatz Motilal Nehrus, des Führers der Swaraj-Partei im Parlament, daß erstens die Revision eine voll verantwortliche Regierung herbeizuführen habe, zweitens eine freie Konferenz den Konstitutionsentwurf unter Garantie der Minderheitsrechte schaffen müsse, drittens die gegenwärtige Versammlung aufzulösen sei. Der Entwurf sei zugleich einer neuen indischen gesetzgebenden Versammlung zur Genehmigung und dem Reichsparlament zur Registrierung vorzulegen,

All das klingt an sich maßvoll, und die Verhandlungen vollzogen sich auch in ganz guten parlamentarischen Formen, wie auch noch zuguterletzt am 10. März 1924 die Ablehnung des Budgets durch die Swaraj-Mehrheit mit 63 gegen 56 Stimmen. Tatsächlich aber bedeutet es den Beginn einer neuen Ordnung der indischen Staatsform, mit bemerkenswert geschickter Handhabung der einmal gegebenen Formen eingeführt, und mit einem noch kaum abschätzbaren Erfolg der auf völlige Selbstbestimmung lossteuernden Kräfte verknüpft. Nun kommt alles darauf an, ob diese Kräfte einig bleiben werden, ob sie einig bleiben können! Sicher war es ein geschickter Zug, einen Moslim zum Präsidenten des so wichtigen vorbereitenden Halbwahlkörpers zu machen; sicher wollen die Hinduführer, vor allem Gandhi, an der Einheitslinie festhalten. Aber mit Recht sagt der „Economist" mit scharfem Witz: Nationalismus und Theokratie seien beides eifersüchtige Götter! Und beide sind in hohem Grad im Spiel. Auch die Randfrage des vielleicht nach Indien flüchtenden Kalifats und eines einzuberufenden allgemein-mohammedanischen Religionskongresses zur Entscheidung über das weitere Schicksal des Kalifats wird diese beiden eifersüchtigen Götter nicht in gleicher Weise und voraussichtlich gegeneinander erregen. Andererseits aber erkennen Einsichtige im Britischen

Reich, die ihre amerikanische Lehre von 1775 nicht vergessen haben, daß die bisher erfolgreiche Divide et impera-Politik zwischen den hadernden Religionen, Rassen und Klassen für den indischen Lebensraum zwar noch zerstörend wirken, aber keine zu positivem Aufbau tauglichen, geopolitisch fruchtbaren Motive mehr liefern, höchstens zu einem Fortwursteln auf nahe Sicht führen kann.

Dagegen aber wehrt sich — und das wird noch ein stolzes Ehrenzeichen für sie sein, wenn einst der letzte Vertreter des „British raj" von dannen fuhr-keine Kraft nachdrücklicher als die ausgezeichnete geopolitische Einsicht gerade des anglo-indischen Beamtenkörpers, eine der für ihre Aufgabe am vollendetsten ausgebildeten Zweckformen der Erde, die vollwertig zu ersetzen, für Indien einstweilen nach seinem eigenen Geständnis unmöglich ist.

F. TERMER:

BERICHTERSTATTUNG AUS DER ATLANTISCHEN WELT.

Eine auf den wirtschaftlichen Grundlagen dei Länder sich aufbauende geopolitische Übersicht für das verflossene Jahr 1923 ergibt im allgemeinen ein günstiges Bild für den inneren Zustand der einzelnen Staaten. Und besonders günstig erscheint das Bild, wenn man es etwa in Vergleich setzt mit den entsprechenden Zuständen und den wirtschaftlichen Prozessen in der Alten Welt. Schon Canada kann hierfür als Beispiel dienen, trotzdem es nicht Schauplatz eines so riesigen Aufschwunges in wirtschaftlicher und damit auch in politischer Beziehung gewesen ist, wie sein Nachbarstaat. Das Land brachte 1923 Ernten hervor an den wichtigen landwirtschaftlichen Nutz- und Nahrungspflanzen, die alles bis dahin Gesehene in den Schatten stellten. Wenn dennoch die Stellung der Farmer zu wünschen übrig ließ, so waren daran die niedrigen Preise schuld, die für die Produkte erzielt wurden. Nicht geringer war der Aufschwung bei der Ausbeutung bergbaulicher Produkte, z. B. in Nord-Ontario. In Zusammenhang mit dieser Zunahme der Ausbeutung wirtschaftlich wertvoller Quellen stehen neuerdings Projekte, die inneren Teile des Landes an den großen internationalen Überseeverkehr unmittelbar anzuschließen. Sind sie auch schon älteren Datums, so scheint man doch jetzt ernsthafter an ihre Verwirklichung herangehen zu wollen. Die Natur des Landes bedingt ohne weiteres, daß nur ein Weg hierfür in Frage kommt, der St. Lorenz Strom. Heute ist es bereits möglich, vom Ozean aus bis zu den großen Seen zu gelangen, aber es sind doch immer nur Schiffe geringeren Tiefganges und geringerer Ladungsfähigkeit, die diesen Weg passieren können, wobei sie zum Teil auf veraltete, Stromhindernisse umgehende Kanäle angewiesen sind. Die unmittelbare Nachbarschaft zweier Staaten an dem Strom setzte von vornherein voraus, daß die in Frage kommenden Projekte nur durch gegenseitiges Zusammenarbeiten erfolgreich gefördert werden können. Es entsprach daher denn auch der ganzen Sachlage, wenn vor zwei Jahren Präsident Harding an die canadische Regierung herantrat und mit ihr über einen direkten Vertrag zur Lösung der Frage Fühlung nahm oder den Wunsch äußerte, eine Kommission zur Ausarbeitung dieser Pläne einzusetzen. Canada aber lehnte damals ab, wohl in der nicht ganz unbegründeten Besorgnis, daß die Union bei der Schiffbarmachung des St. Lorenzstromes im Vorteil sein würde. Sind doch die heute wirtschaftlich wichtigsten Gebiete, die volkreichsten Städte und die verkehrswichtigsten Häfen an den

großen Seen auf vereinsstaatlichen Gebieten gelegen. In Canada sind aber jetzt Stimmen für und gegen die beabsichtigte Lösung der Frage laut geworden. Toronto und die Provinz Ontario begünstigen die Pläne, ebenso möchten sie die dem Atlantischen Ozean benachbarten Provinzen, sowie die reichen Ackerbaustaaten der Präriegebiete verwirklicht sehen, während Montreal sich dem energisch widersetzt. Aber auch in den Ver. Staaten ist nur der unmittelbar durch seine Lage in das Stromsystem des St. Lorenzstromes einbezogene Teil für die Schiffbarmachung eingenommen. Hier haben 18 Staaten zugestimmt, die etwa 40 % der Bevölkerung derselben und 77 % der weizenbauenden Bewohnerschaft darstellen. Eine heftige Opposition dagegen bereiten die großen atlantischen Häfen New York, Baltimore und Philadelphia, die dadurch ganz wie Montreal eine Schwächung ihres Warenumsatzes und ihrer verkehrsgeographischen Bedeutung befürchten.

Unter den Beziehungen Canadas zu den außeramerikanischen Gebieten sind die australischen seit einiger Zeit mehr in den Vordergrund getreten. Daß sie in absehbarer Zeit wirklich zu einer regeren Verbindung beider Länder von geopolitischer Tragweite führen werden, erscheint so lange nicht möglich, als die Hauptproduktion im allgemeinen in beiden Ländern die gleiche bleibt. Denn auch in Australien stehen Landwirtschaft und Bergbau wie in Canada im Vordergrund, und hier wie dort steckt die Entwicklung einer die Bedürfnisse beider Staaten befriedigende Industrie noch in den Anfängen. In nennenswertem Umfange führte Canada solche Güter ein, die auch Australien zu liefern imstande wäre, und zwar bisher aus den Ver. Staaten. Es sind das Rohbaumwolle, getrocknete Früchte und Rohwolle; dabei ist zu bemerken, das letztere zum großen Teil schon australischer Herkunft war und erst über die Union nach Canada gelangte. Es handelt sich dabei um beachtenswerte Beträge (1923 Rohbaumwolle 31 Mill. Doll., getrocknete Früchte über 5 Mill. Doll. und Rohwolle ca. 5 Mill. Doll.).

Die Einwanderung nach Canada belief sich von Januar bis November 1923 auf 118091 Personen, was der doppelten Zahl des Jahres 1922 entspricht. Aber die Zahl reicht nicht dazu aus, um die Lücken zu füllen, die durch eine gesteigerte Auswanderung nach der Union und zwar insbesondere nach den drei pazifischen Staaten Washington, Oregon und Californien entstanden waren. Die Zeitung: „Montreol-Star“ berichtete kürzlich, daß seit Weihnachten etwa 250 Canadier um Einwanderung in die Union über Detroit nachgesucht hätten, von denen sicherlich die Hälfte nach den pazifischen Staaten sich begeben hätten. In britischen Kreisen sieht man dieser Bewegung mit Besorgnis für die Zukunft entgegen, denn man möchte nicht in Canada ein „Sieb“ haben, durch das die britischen Einwanderer in die Union durchschlüpfen. (Economist, Band 98, Seite 289.)

In den Ver. Staaten war das Jahr 1923 in wirtschaftlicher Hinsicht ein ausgezeichnetes. Produktion und Handel hielten sich immer auf einer günstigen Höhe und trugen damit zum allgemeinen Wohlstand im Innern des Landes wie auch zur Stärkung seiner politischen Stellung gegenüber der anderen Welt bei. Von den Industrien, die in der Natur des Landes begründet sind, zeigt wohl den größten Aufschwung die Ölindustrie, deren vorläufig geschätzte Förderung für 1923 sich auf ungefähr 151 000 500 t beläuft. Während sonst das normale jährliche Wachstum der Ölproduktion auf der Welt 10 % beträgt, erreichte es im letzten Jahre allein eine Zunahme von 18 % über die Menge des Jahres von 1922. Diese Zunahme ist ausschließlich durch die Ver. Staaten hervorgerufen worden, die allein 1923 33,6 % mehr Öl förderten als 1922, eine Zunahme, die bisher beispiellos dasteht. Dadurch besitzen die Ver. Staaten heute einen Anteil von 73 % an der gesamten Weltproduktion, während dieser in der Zeitperiode von 1857—1922 62,2 % betrug. Dieses Anwachsen der Förderung hängt damit zusammen, daß die ergiebigsten Ölfelder der Union gerade im vergangenen Jahre den höchsten Stand ihrer Ausbeute erreicht hatten. Das zeigt der sehr interessante Vergleich, daß im Oktober 1923 3800 Ölbrunnen auf einigen Feldern ungefähr 12 000 000 Barrels täglich lieferten, während noch ein Jahr zuvor 30 000 Brunnen nötig waren, um die gleiche Menge zu liefern. Das Maximum an Förderleistung während einer Woche im Jahre 1923 waren 228000 Barrels. Dem Anschein nach ist in vielen Ölfeldern

der Höhepunkt überschritten worden. Namentlich seit November sank die Produktion um ca. 16%, wobei hauptsächlich Californien und Texas in Frage kamen. Diese Zustände haben zu einem Anziehen der Ölpreise geführt.

In seiner landwirtschaftlichen Produktion wird Nordamerika bei seiner Ausfuhr bereits von Argentinien überflügelt, und es ist zu beachten, daß nicht mehr Chicago, sondern Buenos Aires das Handelszentrum für Mais in der Welt geworden ist. Dies stellt eine der wichtigsten Tatsachen in der Weltgetreideproduktion dar, der eine geopolitische Bedeutung nicht abzusprechen ist.

Die Vereinigten Staaten sind jetzt in direkte Verhandlungen mit sämtlichen Handelsvertretern von Mexiko, Mittel- und Südamerika in Washington eingetreten, wo Pläne für den Ausbau des Handels mit Latein-Amerika ausgearbeitet werden sollen. Hoover hat diese Zusammenkunft vorbereitet und sucht sie eifrig zu fördern. Dieser Eifer der Union erklärt sich aus der wachsenden Beunruhigung nordamerikanischer Exportkreise über die ständige Zunahme der Einfuhr europäischer Waren nach Südamerika. Das Ergebnis der Verhandlungen war eine Verstärkung des Personals der nordamerikanischen Handelsvertretungen in den latein-amerikanischen Ländern und die Einrichtung von neuen Handelsbüros mit zahlreichen Sachverständigen.

Die Unruhe der Nordamerikaner vor Schwächung ihrer Vormachtstellung in Süd- und Mittelamerika ist begreiflich, obwohl sie keineswegs sehr dringend ist, denn sie haben gegenüber ihren beiden Hauptkonkurrenten Deutschland und England immer noch ihre Vormachtstellung behauptet. Das beweist die amerikanische Statistik, die in den ersten 7 Monaten von 1923 eine Zunahme der Einfuhr nach Südamerika um 21% verzeichnete.

Eine Jahresübersicht über die Verhältnisse in den lateinamerikanischen Staaten zeigt gegenüber den nordamerikanischen größere Unterschiede in den einzelnen Wirtschaftsgebieten. Am ungünstigsten hat sich die Lage in Mexiko gestaltet, dessen Wirtschaft durch die Revolution auf das schwerste geschädigt worden ist und infolge zahlreicher Streiks stark geschwächt war. Die endgültige Klärung der Lage ist bisher noch nicht erfolgt, obwohl die Rebellen entscheidend geschlagen worden sind. Trotzdem wird aber eine Gesundung des Landes fürs erste nicht zu erwarten sein. Am schwersten hat die Petroleumindustrie gelitten, die einen Rückgang von 1922 auf 1923 um 18% der Förderleistung aufzuweisen hat. Die Produktion belief sich im November 1923 auf zirka 8 Millionen Faß.

In den mittelamerikanischen und westindischen Ländern waren Schwankungen in den inneren Verhältnissen und in den Handelsbeziehungen zum Auslande in dem vergangenen Jahre häufig zu verzeichnen. Verhältnismäßig vorteilhaft stand Costa Rica da, ebenso auch Cuba, dessen Zuckerindustrie den Rückschlag von 1922 überwand und eine Ernte von etwa 3,5 Millionen Tonnen erzielte. Nach wie vor ist der Einfluß der Union auf dieser Insel stark, sie ist ein wesentliches Glied in der vereinsstaatlichen Politik im amerikanischen Mittelmeer vermöge ihrer Lage zwischen den Vereinigten Staaten und dem Panamakanal. Vier Fünftel der gesamten Ausfuhr der Insel geht nach den Vereinigten Staaten und zwei Drittel ihrer Einfuhr liefert die Union. — Auch El Salvador und Guatemala zeigen einen Aufschwung ihres Handels, desgleichen Haiti, nachdem seine in völlige Unordnung geratene Wirtschaft durch fremde Kontrolle beaufsichtigt wird. In Honduras haben politische Ereignisse Unruhe in das Land gebracht, so daß einige wichtige industrielle Unternehmungen ihren Sitz außer Landes verlegten. Die Silberminen des Landes waren infolge niedriger Preise nicht mehr konkurrenzfähig und wurden daher zum Teil aufgegeben. Naturereignisse wie Hurricanes schädigten die Bananenpflanzungen. — Ebensowenig befriedigend waren die Handelsverhältnisse in Nicaragua. Dagegen stellte sich Panama vorteilhaft dar. Der Kanal hat im vergangenen Jahre einen bedeutsamen Aufschwung genommen und zeigt damit immer deutlicher, welche wichtige verkehrsgeographische Bedeutung er besitzt. Die Gesamttonnage, die ihn passierte, wuchs 1923 von 11417459 Tonnen auf 18605786 Tonnen. Von dieser Summe entfielen auf die Vereinigten Staaten 56,5%. Die Reineinnahme aus den Kanalgebühren im Jahre 1923 belief sich auf rund 16051000 Dollars. Die Zunahme der Frequenz ist auch teilweise auf das starke An-

wachsen des Transportes von kalifornischem Öl und von Bauholz aus den atlantischen Häfen nach der pazifischen Küste zurückzuführen. Gerade der Holztransport zeigt eine so erhebliche Zunahme, weil Japan durch seine Erdbebenzerstörungen große Mengen von Bauholz braucht und auch die Zunahme der Besiedelung des der Küste unmittelbar benachbarten Teiles der Weststaaten zu einem gesteigerten Verbrauch geführt hat. Der Kanal hat aber noch nicht seine volle Leistungsfähigkeit erlangt. Gegenwärtig wird er nur bei Tage befahren, so daß nur 50% der möglichen Tonnage befördert wird. Da aber der ganze Kanal elektrisch beleuchtet werden kann, so steht einer vollen Ausnützung nichts im Wege.

In Südamerika hat die Petroleumindustrie 1923 einen bedeutenden Aufschwung genommen. In Venezuela sind neue Vorkommen entdeckt worden, neue Interessentengruppen haben sich aufgetan und gehen an die Ausbeutung der dortigen Felder mit modernen technischen Mitteln heran. Wichtig ist, daß die Ölfelder des Landes aus dem Besitz einer britischen Firma in nordamerikanischen übergingen. Colombia, Peru, Ecuador haben Konzessionen an neue Gesellschaften vergeben, deren Produktionsausbeute vielversprechend ist. Auch Bolivia hat seine Probebohrungen weiter fortgesetzt und Chile wie Argentinien suchen nach neuen Feldern. In Brasilien sind in Saõ Paolo Ölvorkommen erkannt worden und haben zur Bildung neuer Gesellschaften geführt.

Die Verbindungen zwischen Lateinamerika und England sind durch verstärkte Handelsbeziehungen enger geworden. Namentlich Argentinien und auch Bolivien sind hierfür namhaft zu machen. Für letzteres Land insofern, als die Erzausfuhr nach Großbritannien wesentlich zugenommen hat. Eine Abnahme zeigt sich dagegen für Mexico und Cuba. Folgende Übersicht möge dafür als Beispiel dienen (nach The Economist XCVIII, 284):

	1921	1922	1923
	Import		
	in 000 £	000 £	000 £
Cuba	6 425	10 510	8 704
Mexico	9 859	8 604	6 345
Argentinien	68 261	56 520	66 084
Brasilien	5 866	7 726	5 897
Chile	6 564	4 422	5 789
Peru	6 437	7 410	8 605
Uruguay	6 242	4 748	4 869
	Export		
	in 000 £	000 £	000 £
Cuba	1 891	1 388	2 934
Mexico	4 596	2 213	2 750
Argentinien	27 622	22 708	28 165
Brasilien	10 439	10 983	10 998
Chile	5 154	5 437	6 677
Peru	2 141	1 749	2 571
Uruguay	3 094	2 545	3 172

Was die Beziehungen Großbritanniens zu seinen Besitzungen innerhalb der atlantischen Welt anbetrifft, so zeigen diese besonders für Westafrika und Westindien, soweit die Einfuhr in Frage kommt, eine Zunahme, für Export nach seinen Besitzungen in der atlantischen Welt haben die größte Steigerung Canada und Südafrika erfahren. Genaue Zahlen ergibt folgende Zusammenstellung (nach The Economist XCVIII, 284):

	1921	1922	1923
	Import		
	in 000 £	000 £	000 £
Canada	62 287	54 895	53 448
Südafrika	19 959	16 152	15 353
Westafrika	10 833	9 760	11 166
Westindien	8 111	4 437	5 861
	Export		
	in 000 £	000 £	000 £
Canada	19 433	25 271	27 566
Südafrika	31 052	24 515	27 895
Westafrika	12 542	11 650	11 521
Westindien	5 027	3 462	3 678

LITERATURBERICHT ÜBER DIE ATLANTISCHE WELT

Geopolitische Literatur für den Atlantischen Raum als solche liegt in zusammenfassenden größeren Werken noch nicht vor. Einschlägige Fragen werden im Zusammenhang mit anderen Problemen behandelt, die auf Nachbargebieten, sei es geographischer oder historischer wie wirtschaftlicher Natur liegen, so daß man sich erst das Gewünschte aus der Fülle des anders orientierten Stoffes herausschälen muß. Am einfachsten ist das noch in einigen Zeitschriften möglich wie etwa der vorzüglichen „GeographicalReview“, die als Vierteljahrsschrift von der American Geographical Society herausgegeben wird, oder dem „Buletin of Panamerican Union“, das monatlich in Washington erscheint und der Propaganda für den Gedanken des Panamerikanismus dient. Die lateinamerikanischen Staaten werden bei der Themenwahl hauptsächlich berücksichtigt.

Die übrige Literatur behandelt spezielle Fragen aus einem der oben genannten Gebiete, bringt aber manche wertvolle Notiz und manchen guten Gedanken geopolitischer Art. Unter den neueren Werken seien an dieser Stelle vorerst nur die folgenden näher angegeben:

Bennett, Hugh Hammond: The Soils and Agriculture of the Southern States XVIII und 399 Seiten 56 Abbild. 4 Karten im Text, 1 farb. Karte. New-York. The Macmillan Company 1921.

In diesem hauptsächlich für die praktischen Zwecke des Farmers bestimmten Werke findet auch der Geograph viele interessante Einzelheiten bodenkundlicher wie wirtschaftsgeographischer Art. Bei der Einteilung der einzelnen Bodenarten ist Verfasser dem Vorbilde des Bureau of Soils gefolgt, das die Benennungen derselben von Städten, Counties oder Flüssen ableitet, in deren Nähe zuerst geologische Aufnahmen der betreffenden Böden stattgefunden haben. Dadurch entsteht eine Schwerfälligkeit der Terminologie, die die Lektüre des Werkes für den nicht Landeseinheimischen erschwert, insofern der Leser sich jedesmal erst vergewissern muß, welche chemischen oder physikalischen Eigentümlichkeiten den einzelnen mit Lokalitätsbezeichnungen belegten Bodenarten zukommen. Der Stoff ist auf Grund einer Einteilung der Südstaaten in acht Provinzen gegliedert, wobei ausgeschieden werden: 1. Atlantic and Gulf Coastal Plain, 2. Piedmont Plateau, 3. Appalachian Mountains and Plateaus, 4. Limestone Valleys and Uplands, 5. Great Plains, 6. Central Prairies, 7. Stream bottoms and second bottoms, 8. Mississippi bluffs and Silt Loam Uplands. Jede dieser Provinzen zerfällt wieder in eine Anzahl untergeordneter Bodenregionen, die auf einer farbigen Karte eingezeichnet sind.

Jede Provinz wird im einzelnen besprochen, wobei Verfasser der Reihe nach Geographie, Oberflächengestaltung, Geologie und Boden, Landwirtschaft im allgemeinen nach den Anbaugewächsen bezw. Viehzucht und insbesondere in ihrer Abhängigkeit von den Böden der einzelnen untergeordneten Bodenregionen behandelt. Die allgemeinen Übersichten sind in ihrer knappen, aber alles Wesentliche hervorhebenden Art der Darstellung ausgezeichnet gelungen, so daß sie ein recht brauchbares Material für jeden liefern, der sich über die einschlägigen Verhältnisse schnell informieren will. Die mitgeteilten Zahlen stützen sich auf das neueste Material und geben interessante Einzelheiten über die Landwirtschaft im Weltkriege. Bemerkenswert ist, daß im Cotton belt die Viehzucht mehr und mehr an Ausdehnung gewinnt, so daß im Staate Mississippi schon nicht mehr die Baumwolle die einzig dominierende Produktion ist. Während früher die Südstaaten in bezug auf Schweine auf die Einfuhr aus den großen nördlichen Schweinezuchtzentren angewiesen waren, wächst die Schweinezucht jetzt dauernd an, so daß bereits Fleischzollhäuser für den Versand an verschiedenen Orten des Südens angelegt wurden. Mississippi zeichnet sich dabei besonders aus, daneben Alabama und Georgia (Mississippi hatte am 1. Jan. 1919 2 282 000 Stück Schweine). Diese Umstellung der landwirtschaftlichen Produktion hängt zusammen mit dem durch den Baumwollkäfer verursachten Rückgang des Anbaus von Baumwolle und den günstigen Bodenverhältnissen für den Anbau gewisser Futterpflanzen (Erdnuß).

In einem Anhang werden Mitteilungen über die physikalischen und chemischen Eigenschaften der Böden, ferner ein bibliographisches Verzeichnis vereinsstaatlicher Publikationen über Bodenfragen etc. gegeben und endlich knappe statistische Notizen über Anbaufläche und Produktion der wichtigsten im Süden angebauten landwirtschaftlichen Kulturgewächse angefügt, die auf Zahlen aus den Jahren 1917, 1918 und 1919 beruhen (Tabak, Zuckerrohr, Kartoffeln, Bataten, Hafer, Heu, Reis, Sojabohne, Erdnuß, Baumwolle u. a.), desgl. finden sich Angaben über die Viehzucht. Eine Anzahl von Abbildungen erhöht die Anschaulichkeit. F. Termer.

B. Brandt, Kulturgeographie von Brasilien. Mit 5 Tafeln und 19 Abbildungen im Text. 1922 Stuttgart, Verlag von J. Engelhorns Nachf., 112 S.

Als Teil einer Monographie des ganzen Landes gedacht bietet diese Studie eine alle wesentlichen Punkte behandelnde Darstellung der Kultur Brasiliens in ihrer Abhängigkeit vom Erdraum. Boden, Klima, Mensch, Wirtschaft zeigen in diesem jungfräulichen Lande von der Größe Europas viel innigere, leichter erkennbare Beziehungen zueinander als in unserem Erdteil, wo historische Interferenzerscheinungen einer längeren geschichtlichen Entwicklungsepoche ihre Schärfe verundeutlichen. Die geopolitische Bedeutung des Klimas für die wirtschaftliche Zukunft des Landes ist vom Verfasser in ihrer Bedeutung durchaus erkannt und auch besonders für die Akklimatisation gewürdigt worden. Verkehr und Siedelungen unter Betonung ihres Einflusses auf Kolonisation, sowie die sich bemerkbar machenden Bewegungen einer landeseigenen geistigen Kultur nebst ihren Beziehungen zum Auslande ergänzen die auch geopolitisch wichtige Schrift. Gute Abbildungen fördern vielfach das Verständnis der Darlegungen, zumal ihre Auswahl nach streng geographischen Gesichtspunkten erfolgte. F. Termer.

Brandt, Bernhard. Südamerika. Ferdinand Hirt, Breslau 1923. 132 S., 32 Fig., 32 Abbild. (Jedermanns Bücherei, Abteilung Erdkunde) geb. 2,50 M.

Bei aller Kürze hebt diese Landeskunde Südamerikas die charakteristischen Wesenseigentümlichkeiten des Kontinents hervor. Die kulturgeographischen Erscheinungen werden dabei besonders betont, ihre Abhängigkeit von den Bedingungen des Lebensraumes ist hervorgehoben, so daß die Schrift auch vom geopolitischen Standpunkte aus Wert besitzt. Zahlreiche Textkärtchen und charakteristische Abbildungen ergänzen die bisweilen zu knapp gehaltene Darstellung.

F. Termer.

Canada: Social and Economic Conditions in the Dominion of Canada, Sonderheft der Annals of the American Academy of Political and Social Science. Band CVII, No. 196, Philadelphia, 1923.

Dieser Band ist eine wertvolle Übersicht über die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse Canadas. Er zerfällt in neun Teile, in denen Bevölkerung, Naturerzeugnisse, Erziehung, Verkehrswesen, Finanz- und Bankwesen, Außenhandel und soziale Probleme von vierzig führenden Fachleuten wie Coats, Jackson, Stead, Scott, Prince, Walter, White, Mac Iver u. a. m. behandelt werden unter der Redaktion von Prof. Kennedy (Toronto). Er enthält auch eine knappe, aber gut gewählte Bibliographie. Ein Inhaltsverzeichnis erleichtert die Orientierung.

Wie bei allen solchen Sammelwerken herrscht ein gewisser Mangel an Gleichgewicht, und es kommen Wiederholungen vor und sogar Widersprüche. Transportwesen, Schiffahrt und Ureinwohner sind ungenügend behandelt. Wenn das Werk nichts Neues für den Fachmann auf einzelnen Gebieten bietet, so entrollt es ein sehr umfangreiches Bild des heutigen Canadas, aus dem der Nichtfachmann sich einen Gesamteindruck dieses zukunftreichen Landes machen kann, mit allerdings zwei wichtigen Ausnahmen: Manufaktur und Binnenhandel. L. Hamilton.

Duchaussois P., Mid Snow and Ice. Verlag: Burns Oates & Washbourne, London, 1923, XIV. und 328 S., Abbildungen und 1 Karte (10 s 6 d).

Pater Duchaussois' Werk behandelt nicht nur die äußerst anstrengende, gefährliche und aufopfernde Missionstätigkeit der Ordensgesellschaft der Oblaten (Missionarii oblati beatissimae Virginis Mariae) unter den Indianern und

Eskimos des Mackenziebeckens ebenso wie mit erfreulicher Objektivität die der protestantischen Missionare, sondern gibt auch eine eingehende Beschreibung der Lebensverhältnisse im hohen Norden. Sehr lehrreich sind seine Kapitel über verschiedene Indianerstämme wie die Déné, Montagnais, Caribou-Eaters, Bieber, Hunderippen und Loucheux. Auch den Sitten und Gebräuchen der Eskimos ist ein besonderes Kapitel gewidmet. Die alten Pelzfaktoreien und Missionsstationen wie Ile à la Crosse und die Forts Smith, Chipewyan, Fond du Lac, Norman und Good Hope werden in ihrer Entwickelung von der Gründung an beschrieben. Ich kenne kein Buch, das besser geeignet ist, dem Leser ein so anschauliches Bild von dem unbesiedelten Teil des canadischen „neuen" Nord-Westens zu geben wie Duchaussois' Werk, das im übrigen auch in französischer Sprache unter dem Titel: Aux Glaces Polaires erschienen ist. Die zahlreichen Abbildungen, sowie eine sehr genaue Karte unterstützen den Text in hohem Maße. Leider fehlt ein Namen- und Sachregister. L. Hamilton.

Ethnos. Revista Dedicada al Estudio y Mejoria de la Poblacion indigena de Mexico. Director Manuel Gamio. 2a epoca Tom I. No. 1. Nov. 1922 á Enero 1923. Mexico 1922–23. 94 SS. 18 lam.s.

Die 1921 infolge finanzieller Schwierigkeiten eingegangene Zeitschrift erscheint wieder seit Herbst 1922. Das erste Heft bringt neben anthropologischen und archäologischen auch geologische und prähistorische Beiträge sowie historische Aufsätze und solche über die moderne Indianerfrage in Mexiko. Die Bestrebungen sind darauf gerichtet, die zahlreiche indianische Bevölkerung zu tätigem Interesse am Staatswesen zu bewegen. Als Mittel dazu soll ein auf die indianische Psyche eingestellter Elementarunterricht im Schreiben, Lesen und Rechnen dienen, der nur durch ethnologisch vorgebildete geistliche Lehrer zu erteilen ist. Daneben soll der Eingeborene zu geregeltem Landbau angehalten werden. Verständnis des geistigen Niveaus des Indianers und seiner daraus entspringenden Bedürfnisse auf Grund eingehender ethnologischer und archäologischer Landeskenntnisse ist eine der durch die Zeitschrift vertretenen Hauptforderungen. F. Termer.

Jefferson, Mark: The Rainfall of Chile. American Geographical Society. Research Series No. 7. (Am. Geogr. Soc.'s Expedition to A. B. C. Countries in 1918, No. 2). New-York, Oxford-Univ. Press. American Branch, 1921. 32 S. 10. Figg. 6 Tab. im Text. 75 cts.

Die wichtige Arbeit bringt neues Material über die Niederschlagsverhältnisse Chiles, das zugleich zum Entwurf einer neuen Niederschlagskarte verwertet wurde. Der Fortschritt gegenüber entsprechenden Untersuchungen früherer Zeit (Voß, Die Niederschlagsverhältnisse von Südamerika, Petermann's Mitteilungen, Ergänz.-Heft 157, 1907) läßt sich schon aus der größeren Anzahl von Stationen erkennen, deren Beobachtungen der Verfasser benutzen konnte (167 gegen 21 bei Voß). Die Trockenheit des langen inneren Tales und die ausgiebige Feuchtigkeit der andinen nach Westen gekehrten Abhänge ist eine beachtenswerte Feststellung. Denn auf dieser Tatsache beruht die Besiedelung des Tales, insofern sich dort fruchtbare Böden einerseits vorfinden, andererseits aber diesem Teile des Landes infolge seiner verhältnismäßigen Trockenheit Waldbedeckung fehlt, die sonst dichtere Besiedelung verzögert. Und ebenso günstig beeinflußte diese klimatische Besonderheit die Verkehrsverhältnisse dadurch, daß sie die Anlage guter Straßen ermöglichte. Das spricht sich auch darin aus, daß bei der wirtschaftlichen Erschließung dieser Gebiete die ersten Ansiedler den weiteren Weg von Concepción über Angol – Los Sauces – Purén zu ihrem westlich an der Nahuelbuta Kette gelegenen Siedlungsgebiet wählten, obwohl dieses nur 12 Meilen vom pazifischen Ozean entfernt lag. Der für die Landwirtschaft nicht günstigen Trockenheit kann durch reichliche künstliche Bewässerung begegnet werden. Im übrigen behandelt der Verfasser die Niederschlagstypen im einzelnen genauer, worauf an dieser Stelle nicht genauer eingegangen zu werden braucht. F. Termer.

Kulenkampff-Schenck, Dr. Elsbeth: Die Volksdichte von Mittelamerika unter Berücksichtigung der klimatischen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Kurt Schröder, Bonn

und Leipzig 1923. (Veröff. d. roman. Auslandsinstitutes Bonn. Bd. 4.)

Ein Versuch, die Volksdichte von Gebieten wie den mittelamerikanischen Republiken zur Darstellung zu bringen, hat mit großen Schwierigkeiten zu rechnen, die in der mangelhaften für zurückliegende Zeiten sehr ungenauen und auch für die modernen nur mit großer Vorsicht aufzunehmenden Bevölkerungsziffern in den Statistiken begründet sind. Dazu kommen die für das behandelte Gebiet völlig unzureichenden Karten, die eine solche Arbeit ungemein erschweren. Können daher die zahlenmäßigen Ergebnisse der Studie keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit erheben, so zeigen sie doch die Tatsache, daß die Dichte von 1800 bis zirka 1910 um das 6fache zugenommen hat (durch Skizzen erläutert). Es ergibt sich, daß die Dichte mit zunehmender Meereshöhe wächst, wobei neben den Temperaturverhältnissen den Niederschlägen ein Einfluß eingeräumt wird Dauernde dichtere Besiedelung ist nur möglich in Gegenden unter 100 m Seehöhe mit unter 1000 mm Niederschlag (aber Mayakultur im nördlichen Guatemala!) oder in solchen über 100 m ü. M. mit Niederschlägen zwischen 1000 bis 2000 mm im Jahre. Ob diese Ergebnisse in jedem einzelnen Falle anwendbar sind, dürfte fraglich erscheinen. Denn die Dichte richtet sich auch nach den für den Landbau günstigen Böden. Dieser Abschnitt hätte ausführlicher behandelt werden müssen, insbesondere waren dabei die vulkanischen Aufschüttungsböden eingehender zu behandeln. Leider haben die Zeitumstände die Veröffentlichung einer Karte verhindert.

F. Termer.

Lohmann, Martin: Die Bedeutung der deutschen Ansiedelungen in Pennsylvanien. Stuttgart 1923, Ausland- und Heimat-Verlags-Aktiengesellschaft. (Schriften des deutschen Ausland-Instituts, Stuttgart. A. Kulturhistorische Reihe, Band 12).

Die bedeutsame Rolle, die die Deutschen in den Vereinigten Staaten während der Kolonialzeit gespielt haben, wird durch diese auf eingehenden Quellenstudien beruhende Arbeit sehr gut hervorgehoben. Die Eigenart des Deutschtums im Staate Pennsylvanien im 17. und 18. Jahrhundert liegt in der religiösen Einstellung der aus protestantischen Sektiererkreisen zusammengesetzten Einwanderer, die sich dadurch in deutlichen Gegensatz zu ihren puritanischen Nachbarn im Norden setzen. Hier Streben nach schnellem Gewinn durch eine „rationell gestaltete Profitwirtschaft", dort ein mehr gefühlsmäßig betontes Innenleben mit Selbstgenügsamkeit und Zurückgezogenheit. Daher sind die Deutschen Pennsylvaniens der frühen Zeit vorzugsweise der Landwirtschaft als Hauptbeschäftigung ergeben. Die fruchtbarsten Böden sind in ihrem Besitz, sie haben einen geschulten Blick für die Wahl günstigen Anbauterrains, wobei sie Unbequemlichkeiten zu seiner Urbarmachung (Roden) nicht wie ihre englischen Nachbarn scheuen. Deutsche brachten die Dreifelderwirtschaft im Staate zur Durchführung, sie nutzten die Anbauflächen intensiver als die englischen Einwanderer, zumal sie ihre Familienmitglieder viel mehr zur Arbeit heranzogen als die letzteren. Die deutsche Frauenarbeit im landwirtschaftlichen Berufe stand in scharfem Gegensatz zur Auffassung der englischen Kolonisten.

Die Sektierergenossenschaften mit ihrer klösterlich angehauchten Lebensführung — wie in den Siedelungen Ephrata, Bethlehem u. a. — waren Anlaß zur Entwicklung von Handwerk und Industrie im Staate. Buchdruckerei, Weberei, Eisenbearbeitung erlangten schnell eine geachtete Stellung, die sie sich bis heute bewahrt haben. Im geistigen Leben nahm die Pflege der Musik in diesen Kreisen eine besondere Stellung ein.

Den durch ihre Glaubensansichten zusammengeschlossenen und daher sich als Einheiten im Land fühlenden Sektierern und Schwarmgeistern stehen die nichtsektiererischen Deutschen gegenüber. Ohne finanzielle oder moralische Unterstützung in die Neue Welt gelangt, begaben sie sich vielfach in eine heute drückend erscheinende soziale Abhängigkeit auf Jahre hinaus, indem sie sich anderen Dienstherren im sogen. „Redemptionssystem" verpflichteten. Auf Vorschuß ihrer Reisekosten mußten sie sich verpflichten, nach der Landung die Summe in einer Reihe von Jahren als sogen. „indentured servants" abzudienen. Ein Drittel aller deutschen Einwanderer während der Kolonialzeit soll sich dieses Systems bedient haben,

um im Lande überhaupt erst festen Fuß zu fassen. Erfreulich ist, daß stets die Kolonisten trotz aller Anglisierungsversuche ihr Deutschtum sich bewahrt haben.

Der ersten Kolonialperiode folgt eine Zeit des Rückgangs des Deutschtums in Pennsylvanien bis etwa 1820. Dann beginnt ein neues Anwachsen, das seinen Höhepunkt 1848 erreicht. Eine dritte Periode folgt in der Zeit der Errichtung des deutschen Reiches, in der hauptsächlich dem Handarbeiterstand angehörende Deutsche einwandern.

Da die Untersuchung bis in die neueste Zeit hinein durchgeführt wurde, hat der Verfasser eine zusammenfassende Behandlung des Deutschtums innerhalb eines begrenzten Gebietes der Union unternommen, die vortrefflich den Wert und die Bedeutung des deutschen Bevölkerungselementes in der Entwicklung des gesamten Staatsverbandes der Union erkennen läßt und die durch die Art der Betrachtung von Bevölkerungsfragen auch als geopolitisch wichtige Studie angesprochen werden darf. F. Termer.

LITERATURANZEIGE FÜR DIE ATLANTISCHE WELT:

Barbeau, Marius: Indian Days in the Canadian Rockies. London, Macmillan & Co. 12 sh. 6 d.

Brawley, Benjamin: A social History of the American Negroe. Macmillan & Co. 18 Sh.

British Dominions Yearbook 1924, ed by Ed. Salmon, F. R. C. I., and James Worsfold, F. C. I. F., publ. by Eagle, Star, and British Dominions Insurance Company, London.

Davenport, E. H. and Cooke, S. R.: The Oil Trusts and Anglo-American Relations. London, Macmillan & Co. 7 sh. 6 d.

Davol, R.: Raw products of the World. Vol. 1. Africa. Taunton, Mass. Davol Pub. Co.

Domville-Fife, Charles W.: Among wild tribes of the Amazons. Ill. London: Seeley. 21 sh.

Fisk, George M.: International Commercial Policies with special reference to the United States. A Text book 12 sh.

Gold Mines of Canada. Herausgegeben von S. Straker & Sons, London, E. C. 3. 6 d.

Grinnell, George Bird: The Cheyenne Indians. Their history and ways of life. 2 vls. 50 Abb. Yale University Press. R. V. Coleman, New York 1924. 10.— Dollars.

Henze: Henzes Vergleichstafel New York, verglichen mit Hamburg, Amsterdam, London, Paris, Brüssel, Rom. Hamb. Fritz Henze. Geb. 10.50 G.M.

Hulbert, Archer Butler: The making of the American republik. Garden City, N. Y.: Doubleday. 3 $

Jollie, Ethel Tawse: The real Rhodesia. London, Hutchinson and Co. 18 sh.

Jones, Eliot: The Trust Problem in the United States. Macmillan & Co., New York 14 sh.

Lacroix, A.: Mineralogie de Madagascar. 3 vls. Paris. Challamel. 300 — fr.

Lambert, Ed. et Brown, Halfred: La lutte judiscaire du capital et du travail organisés aux Etats-Unis. Paris. Giard. 25.— Fr.

Nigerian Tin Mining Handbook. Herausgeber: Technical Book Shop, 724 Salisbury House, London, E. C. 2 oder Walter R. Skinner, 15 Dowgate Hill, London, E. C. 4. 2 sh.

Reeve, Henry Fenwich: The black republic: Liberia, its political and social conditions to-day. London: Witherby. 10 sh. 6 d.

Rey, Charles F.: Unconquered Abyssinia as it is to-day. Ill. London: Seeley, Service. 21 sh

Shantz, Homer Le Roy, and C. F. Marbut: The vegetation and soils of Africa. New-York: Amer. Geogr. Soc. 5 $

Schachtzabel, Alfred: Im Hochland von Angola. Studienreise durch den Süden Portugiesisch-West-Afrikas. 23 Taf., 40 Abb., 3 Karten. 192 S. Dresden, Verlag Deutsche Buchwerkstätten, 1924.

Thomas, David Y.: One Hundred Years of the Monroe Doctrine 1823—1923. Macmillan & Co. 18 sh.

Unterwelz, Robert: In Tropensonne und Urwaldnacht. Wanderungen und Erlebnisse in Deutsch-Ostafrika. 8. XII u. 206 S. Mit 40 Federzeichnungen. Stuttgart 1924. Strecker & Schröder. 4,50 G. M.

Wright, Quincy: The Control of American Foreign Relations. Macmillan & Co. 15 sh.

* * *

BERICHTIGUNG ZU HEFT 2

ROBERT SIEGER:
UNTERSCHIEDE ZWISCHEN DEM WACHSTUM DER STAATEN UND DEM DER NATIONEN

Infolge Verspätung einer Korrektursendung sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

Seite 101, Zeile 10 von unten, ist zu lesen: „Volkstum“ (das ja Begriff und Wesen des Volkes oder der Nation bezeichnet).

Seite 103, Zeile 17, ist zu lesen: Geographisch aber ist er als Raumproblem.

Seite 103, Zeile 4 von unten, ist „die Absonderung“ nicht zu sperren.

Seite 104, Zeile 5, ist zu lesen: So wie wir diese heute vor Augen sehen.

Seite 105, Zeile 17 von unten, ist zu lesen: Frankokanadiern.

Seite 107, Zeile 9, ist zu lesen: die Yankies.

Seite 107, Zeile 6 von unten, ist zu lesen: den Volkheiten.

Seite 107, Zeile 1 von unten, ist zu lesen: ihr (nicht ihnen).

Seite 108, Zeile 13 von unten, ist zu lesen: (bis an die staatlichen).

Seite 109, Anmerkung 1, Zeile 3, ist zu lesen: und Staatsgebiet und Staatsgedanke.

Seite 110, Anmerkung 4, Zeile 6, ist zu lesen: wie Volkstum.

Seite 110, Anmerkung 7, ist hinzuzufügen: Lenz, Die deutschen Minderheiten in Slowenien, Graz 1923, Seite 20 unterscheidet national gemischte Staaten (mit einem führenden Mehrheitsvolk) und Nationalitätenstaaten (unsere übernationalen). Diese Unterscheidung zwischen zwei Ausdrücken, die man in weiteren Kreisen im gleichen Sinne zu gebrauchen pflegt, hat eben deshalb keine Aussicht sich einzubürgern.

Seite 110, Anmerkung 9, vorletzte Zeile, ist zu lesen: Hettner (nicht Hiller).

Seite 110, Anmerkung 13, Zeile 5, ist das Wort „ausländische“ zu streichen.

Die Schriftleitung.

Verantwortlich sind: Dr. F. Hesse, Berlin W 15, Düsseldorfer Straße 47/III / Prof. Dr. K. Haushofer, München, Arcisstraße 30 / Prof. Dr. E. Obst, Hannover, Geibelstraße 24 / Verlag: Kurt Vowinckel Verlag, Berlin-Halensee, Johann Sigismundstraße 2 / Druck: Dr. Selle & Co. A.-G., Berlin SW 29, Zossener Straße 55



DIE DREITEILUNG DER ERDE NACH DEM ARBEITSPLAN DER ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

Presse: Dr. Selle & Co. A.G. Berlin